

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO - LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

ADAILTON MARTINS DA SILVA

**ANÁLISE COMPARATIVA DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS DOS
PORTOS DE ITAJAÍ, ITAPOÁ E NAVEGANTES**

**CRICIÚMA
2015**

ADAILTON MARTINS DA SILVA

**ANÁLISE COMPARATIVA DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS DOS
PORTOS DE ITAJAÍ, ITAPOÁ E NAVEGANTES**

Monografia apresentada para a obtenção do
Grau de Bacharel em Administração com Linha
de Formação Específica em Comércio Exterior
da Universidade do Extremo Sul Catarinense,
UNESC.

Criciúma, 25 de junho de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Maria Helena Souza dos Santos – Especialista – Orientadora - (UNESC)

Prof. Edson Firmino Ribeiro – Mestre - (UNESC)

Prof.^a Natália Gonçalves Martins - Doutora - (UNESC)

DEDICATÓRIA

Em memória do meu querido pai, que mesmo sem poder dar coisas materiais em muitos momentos da minha vida, me fez feliz com dois presentes muito valiosos: o seu conhecimento e a sua criatividade. Estes presentes levarei para sempre comigo, e compartilharei sempre que possível.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por permitir que todas as coisas que aconteceram na minha vida me proporcionassem situações com as quais eu pude aprender, tendo a oportunidade de melhorar cada vez mais.

Agradeço em memória meu pai, Adilton da Silva, por ter me ensinado desde a minha infância até os últimos momentos que passamos juntos, que para se realizar uma atividade utilizando a criatividade, só é preciso fazer com boa vontade que as coisas fluem naturalmente.

Agradeço a minha mãe, Albetina Costa Martins, por ter me ensinado e por sempre relembrar o verdadeiro sentido da paciência e da perseverança, e que com trabalho e dedicação, os sonhos vão se realizando.

Agradeço a minha irmã, Cristine Martins da Silva Eufrásio, por me ensinar o que é e para que serve um irmão. Obrigado por ser uma pessoa de boa vontade.

Agradeço ao meu sobrinho, Carlos Eduardo da Silva Domingos, por me ensinar desde muito cedo o que é ser um tio, e ao meu sobrinho Anthoni José da Silva Eufrásio, por ter entrado na minha vida no ano deste trabalho, e ter me lembrado sobre a responsabilidade de ser tio. Que este trabalho sirva de incentivo para vocês, para que futuramente possam entrar em uma Universidade e serem excelentes profissionais.

Agradeço a minha prima Jéssica Martins Corrêa, por ser minha irmã de coração, por ter compartilhado e por compartilhar muitos momentos felizes da minha vida. Agradeço também por ser a excelente Professora de História que é, e por ter auxiliado minha monografia com seus conhecimentos.

Agradeço a todos os meus estimados amigos, por completarem a minha vida e me apoiarem em todos os momentos. Em especial, agradeço a minha querida amiga Juliana dos Santos Bernardino, por todos os momentos que compartilhamos desde a escola até a Universidade.

Agradeço a minha orientadora, Professora Maria Helena de Souza, por me orientar durante um ano, e por ser a excelente profissional que é.

Finalizo meus agradecimentos, aos meus colegas de trabalho da IDB do Brasil Trading. Excelentes profissionais que de alguma forma contribuíram para enriquecer meus conhecimentos. Em especial, agradeço a Paula Mattei, que sempre esteve disponível para tirar as minhas dúvidas mais teimosas. A todos, obrigado!

RESUMO

SILVA, Adailton Martins da. **Análise comparativa das despesas dos serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes**. 2015. 121 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Os portos são fisicamente compostos por um conjunto de instalações dedicado à carga e atividades diversas. A prestação dos serviços portuários dentro do porto organizado é dividida em serviços prestados à carga e serviços prestados à embarcação. Essas cargas podem ser provenientes do exterior, caracterizando assim um processo de importação por meio do ingresso seguido da internalização da mercadoria estrangeira no território aduaneiro. A região Sul de Santa Catarina possui grandes empresas importadoras que fazem uso do serviço de *trading companies* para prospectar novos fornecedores no exterior e realizar importações. Com base nisso, o estudo apresentou como objetivo geral realizar uma análise comparativa das despesas dos serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes. Referente aos fins de investigação, a pesquisa é descritiva e quanto aos meios de investigação a pesquisa é bibliográfica e documental. O universo da pesquisa foi constituído pelo setor portuário de Santa Catarina, por meio de tabelas de serviços portuários disponibilizadas nos sites da APM Terminals Itajaí S/A, Itapoá Terminais Portuários S/A e Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes. Quanto ao plano de análise de dados, a pesquisa abordou o método qualitativo, possibilitando identificar os valores dos serviços portuários selecionados, que são praticados pelos portos pesquisados para descobrir se há disparidade entre os valores oferecidos. Utilizando este método, o pesquisador realizou as simulações de importações demonstrando os dados obtidos por meio das tabelas de serviços portuários. Concluiu-se que as diferenças apuradas mostraram que o porto de Itapoá apresenta a alternativa com menor custo para as importações dos clientes da *trading company* que a pesquisa se destina, por oportunizar valores de armazenagem menores nas simulações realizadas com armazenagem de 14 dias.

Palavras-chave: Portos. Despesas. Importação. *Trading company*.

LISTA ABREVIATURAS E SIGLAS

ABEPRA - Associação Brasileira dos Portos Secos e Clias
AFRMM - Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
ANCINE - Agência Nacional do Cinema
ANEEL - Agência Nacional de Energia Elétrica
ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis
ANTAQ - Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária
AP - Autoridade Portuária
APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
BL - *Bill of Lading*
BUSP - Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários
CAP - Conselho da Autoridade Portuária
CIF - *Cost, Insurance and Freight*
CNEN - Comissão Nacional de Energia Nuclear
CNPQ - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico
CODESP - Companhia Docas de São Paulo
COFINS - Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
COMEXE - Comando do Exército
CONIT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CSCL - *China Shipping Container Lines*
DECEX - Departamento de Operações de Comércio Exterior
DI – Declaração de Importação
DNPH - Departamento Nacional de Portos e Hidrovias
DNPM - Departamento Nacional de Produção Mineral
DPF - Departamento de Polícia Federal
ECT - Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos
FATMA - Fundação do Meio Ambiente
FOB - *Free On Board*
IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
II - Imposto de Importação
INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPI - Imposto sobre Produtos Industrializados

ISPS Code - *International Ship and Port Facility Security*

MAPA - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

MCT - Ministério de Ciência e Tecnologia

MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

MF - Ministério da Fazenda

MSC - Mediterranean Shipping Company

MT - Ministério dos Transportes

OGMO - Órgão Gestor de Mão de Obra

OP - Operador Portuário

PIS - Programa de Integração Social

PORTOBRÁS - Empresa de Portos do Brasil SA

SECEX - Secretaria de Comércio Exterior

SEP/PR - Secretaria de Portos da Presidência da República

SISCOMEX - Sistema Integrado de Comércio Exterior

SRF - Secretaria da Receita Federal

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus

THC - *Terminal Handling Charge*

TPAs - Trabalhadores Portuários Avulsos

TPs - Trabalhadores Portuários

TUP - Terminal de Uso Privativo

UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development*

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura1: Organização administrativa do serviço portuário brasileiro	25
Figura 2: Processo básico da importação de bens.....	29
Figura 3: Localização do porto de Itajaí	36
Figura 4: Vista aérea do porto de Itajaí	37
Figura 5: Localização do porto de Itapoá	39
Figura 6: Porto de Itapoá.....	40
Figura 7: Localização do porto de Navegantes	41
Figura 8: Vista aérea do porto de Navegantes	42
Figura 9: Gráfico dos valores totais das armazenagens de 7 dias	56
Figura 10: Gráfico percentual dos valores totais das armazenagens de 7 dias	57
Figura 11: Gráfico dos valores totais das armazenagens de 14 dias	58
Figura 12: Gráfico percentual dos valores totais das armazenagens de 14 dias	59

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Desenvolvimento da atividade portuária.....	18
Quadro 2: Infraestrutura portuária	21
Quadro 3: Classificação do território aduaneiro	22
Quadro 4: Órgãos administrativos do setor portuário brasileiro	24
Quadro 5: Fases da importação	27
Quadro 6: Situações da importação	28
Quadro 7: Divisão do processo de importação.....	28
Quadro 8: Órgãos anuentes na importação	31
Quadro 9: Plano de coleta de dados	43
Quadro 10: Síntese dos procedimentos metodológicos	44
Quadro 11: Análise das despesas de serviços portuários.....	46
Quadro 12: Despesas de fretes marítimos	47
Quadro 13: Despesas de fretes rodoviários	48
Quadro 14: Significado das siglas e termos do comércio exterior.....	48
Quadro 15: Definição dos impostos brasileiros	48
Quadro 16: Composição de cálculo da simulação de importação.....	49
Quadro 17: Simulação de importação APM Terminals Itajaí: 7 dias de armazenagem	50
Quadro 18: Simulação de importação Porto de Itapoá: 7 dias de armazenagem	51
Quadro 19: Simulação de importação Portonave: 7 dias de armazenagem	52
Quadro 20: Simulação de importação APM Terminals Itajaí: 14 dias de armazenagem.....	53
Quadro 21: Simulação de importação Porto de Itapoá: 14 dias de armazenagem ...	54
Quadro 22: Simulação de importação Portonave: 14 dias de armazenagem	55

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	13
1.2 OBJETIVOS	14
1.2.1 Objetivo geral	14
1.2.2 Objetivos específicos.....	14
1.3 JUSTIFICATIVA	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	16
2.1 PORTOS	16
2.1.2 Desenvolvimento dos portos	18
2.1.3 Breve histórico dos portos brasileiros	18
2.1.4 Infraestrutura portuária.....	20
2.1.5 Território aduaneiro	22
2.1.6 Sistema portuário nacional	22
2.1.7 Serviços portuários.....	25
2.2 IMPORTAÇÃO	26
2.2.1 A importância da importação	30
2.2.2 Órgãos anuentes na importação.....	31
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	33
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	33
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA DA PESQUISA.....	35
3.2.1 Porto de Itajaí.....	35
3.2.2 Porto de Itapoá	38
3.2.3 Porto de Navegantes.....	40
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	42
3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS	43
3.5 SÍNTESE DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	44
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	45
4.1 ANÁLISE COMPARATIVA DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS....	45
4.2 SIMULAÇÕES DE IMPORTAÇÕES	47
4.3 ANÁLISE DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS APLICADAS EM SIMULAÇÕES DE IMPORTAÇÕES	56
4.3.1 Caso 1 – Importação com armazenagem de 7 dias	56

4.3.2 Caso 2 – Importação com armazenagem de 14 dias	58
5 CONCLUSÃO	61
REFERÊNCIAS.....	65
ANEXO	70
ANEXO A - Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013.....	71
ANEXO B – Tabela APM Terminals Itajaí SA.....	95
ANEXO C – Tabela Porto de Itapoá.....	106
ANEXO D – Tabela Portonave	116

1 INTRODUÇÃO

Pompermayer e Lima (2002), afirmam que uma boa gestão de custos nas empresas depende da coragem e consequentemente da decisão dos administradores em mudar processos e comportamentos.

Abstraindo esta ideia e aplicando-a na esfera do comércio internacional, a monografia tem como alvo principal analisar e comparar as despesas referentes aos serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes, objetivando conhecer se há disparidade de custos.

Faria e Costa (2005), argumentam que o transporte, no plano nacional e internacional é considerado como um dos subprocessos mais relevantes da logística. Muitas empresas possuem um diferencial competitivo no mercado devido a uma correta utilização dos modos de transporte, relacionando o fabricante e o consumidor final.

Tendo como base o argumento anterior, amplia-se a pesquisa da análise e da comparação dos principais custos dos serviços portuários em território nacional, passando a considerar também o custo do transporte internacional e das demais despesas na importação.

A região Sul de Santa Catarina possui grandes empresas importadoras que fazem uso do serviço de *trading companies* para prospectar novos fornecedores no exterior e realizar importações. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) (2014), o estado de Santa Catarina ficou em terceiro lugar no primeiro semestre de 2014 importando US\$ FOB 401,506,642, sendo este valor 15,53% do total nacional de importações realizadas exclusivamente através de *trading companies*.

Com intenção de fidelizar cada vez mais clientes, a pesquisa mostrará os custos dos serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes isoladamente, e a sua aplicação em simulações de importações considerando os custos do início ao fim, criando um cenário realista do custo de uma importação.

A monografia é composta por cinco capítulos. No primeiro apresenta-se a situação problema, os objetivos geral e específicos e a justificativa. No segundo capítulo encontra-se a fundamentação teórica, citando os autores referente as publicações pertinentes ao tema.

O terceiro capítulo é composto pelos procedimentos metodológicos utilizados para coletar e analisar as despesas dos serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.

No quarto capítulo apresenta-se os dados coletados e a sua análise com o objetivo de responder a pergunta apresentada na situação problema. No quinto capítulo, encontram-se a conclusão, as referências, os anexos e o apêndice da monografia.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

Keedi (2011), afirma que a importância da importação está na diversificação de mercados, aumentando as opções de fornecedores. Diversificar mercadorias significa aumentar a quantidade de produtos oferecidos, eliminando escassez no mercado interno. O avanço da tecnologia depende das importações, levando em consideração que a tecnologia importada poderá apresentar outra tecnologia para produção. Por consequência, a importação abre caminhos para a exportação.

Concordando com a afirmação anterior, não há dúvidas de que é importante importar, entretanto é necessário analisar os custos que constituem a importação, para que esta não se torne inviável em nenhuma etapa, ou acabe gerando custos maiores devido à falta da análise de outras opções.

Levanta-se a hipótese de que as despesas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes possam ser diferentes. Para provar ou negar a hipótese, serão apresentados os valores destes serviços. Tem-se como expectativa que a pesquisa possa oportunizar uma vantagem competitiva capaz de reduzir custos em um processo de importação, caso haja disparidade de valores.

Baseado na dubiedade das alegações anteriores, este estudo tem como objetivo responder a seguinte pergunta: Considerando as despesas de serviços portuários delimitadas, quais portos oportunizam o menor valor final em um processo de importação?

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Realizar uma análise comparativa das despesas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Identificar as principais despesas das tabelas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes;
- b) Verificar a possibilidade de disparidade entre as despesas das tabelas de serviços portuários dos portos pesquisados;
- c) Realizar simulações de importações usando as despesas de serviços portuários pesquisadas;
- d) Demonstrar os menores custos no final de um processo de importação aos clientes de uma *trading company* da cidade de Criciúma - SC.

1.3 JUSTIFICATIVA

O objetivo do estudo foi realizar uma análise comparativa das despesas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes, identificando a possibilidade de diferença de valores entre as despesas. Considerando as principais despesas aplicadas em simulações de importações, espera-se apresentar alternativas com menores custos na importação aos clientes de um *trading company* da cidade de Criciúma - SC.

O acadêmico observou a frequência com que as importações de uma *trading company* da cidade de Criciúma são recebidas na sua grande parte por um único porto do estado de Santa Catarina. Essa situação despertou a curiosidade do acadêmico em analisar outras alternativas de serviços portuários, deixando primeiramente a dúvida se há possibilidade ou não de redução de custos nas importações.

Com isso o acadêmico optou por realizar a pesquisa das despesas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes. O levantamento dessas informações foi possível por meio das tabelas de serviços portuários, disponibilizadas ao público nos sites dos portos.

Este estudo é de interesse do acadêmico por ser uma pesquisa ligada à área de comércio exterior, agregando conhecimento ao acadêmico. A pesquisa se mostra relevante para a empresa da qual o acadêmico é colaborador, por levantar dados que mostram a disparidade de custos referentes aos serviços portuários em um processo de importação, dados estes apresentados no decorrer do trabalho.

A monografia também pode oportunizar benefícios aos clientes da *trading company* da qual o acadêmico é colaborador, caso o resultado apresentado seja utilizado, decisão esta que caberá à empresa. Beneficia a Universidade e a sociedade, disponibilizando conteúdo para servir como instrumento de pesquisas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Baseado em fundamentos bibliográficos, este capítulo serve de embasamento para a pesquisa. Nas próximas páginas, destacam-se temas como o conceito de portos, a infraestrutura portuária, a história dos portos brasileiros, o sistema portuário nacional, os serviços portuários e uma visão geral dos portos pesquisados. Também encontra-se o conceito de importação, sua importância e seus órgãos anuentes.

2.1 PORTOS

O Dicionário Básico Portuário da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) (2011), conceitua o porto como um lugar abrigado contra ventos e ondas, com instalações suficientes para apoiar a navegação e realizar operações de carga, descarga, embarque e desembarque de passageiros. É o elo de ligação entre os transportes aquáticos e terrestres, onde se encontram todas as instalações portuárias para carga e descarga, pátios, armazéns. O anteporto é a área onde os navios ficam ancorados, no aguardo para atracação ou aguardando berço no cais. O corredor de ligação entre o alto-mar e as instalações do porto é o que se denomina canal de acesso de um porto.

Para Rojas (2014), um porto é um local para transbordo de mercadorias e produtos de vários tipos, entre eles os granéis sólidos e líquidos, bens de capital e contêineres. O transbordo pode ser de um navio para o outro; de um trem para um navio; de um caminhão para um navio ou vice-versa, caracterizando-se como uma estrutura intermodal.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) (2014), descreve como porto organizado a área construída para atender às necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, dos quais o tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária. As funções dentro do porto organizado são realizadas de forma harmônica pela Administração do Porto, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Silva e Porto (2003), afirmam que os portos são fisicamente compostos por um conjunto de instalações dedicado à carga e outras atividades diversas,

permitidas pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Devido às mudanças de padrão referentes ao transporte marítimo e das cargas portuárias, foi necessário o desenvolvimento das seguintes melhorias para atender às exigências do novo padrão de carga:

Novos acessos marítimos e terrestres, obras de infra-estruturas de abrigo, atracação, etc.; maiores profundidades; retroáreas; mão-de-obra requalificada; novos equipamentos de carga/descarga; instalações dedicadas; e custos internacionais. (SILVA; PORTO, 2003).

A instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, que não fazem parte do patrimônio do Porto Público conforme a ANTAQ (2014) é chamada de Terminal de Uso Privativo (TUP). Esse tipo de terminal serve para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou que sejam provenientes dele.

Os portos secos são recintos alfandegados de uso público, situados em zona secundária de acordo com a Associação Brasileira dos Portos Secos e Clias (ABEPRA) (2014). Nesses locais são executadas sob controle aduaneiro, operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem.

Conforme a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 as instalações portuárias são definidas como:

I porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora

da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e

trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo (BRASIL, 2013).

2.1.2 Desenvolvimento dos portos

De acordo com Rojas (2014), a Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento, em inglês *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, adota uma classificação que vincula o entorno socioeconômico à área do terminal portuário. A classificação é dividida em três gerações de acordo com o Quadro 1.

Quadro 1: Desenvolvimento da atividade portuária

GERAÇÕES	DESENVOLVIMENTO
Primeira	No ano de 1960 os portos desenvolviam atividades de interface entre os meios de transportes em terra e mar. A movimentação e o armazenamento eram as principais atividades e investimentos nos portos.
Segunda	Instalações portuárias construídas entre 1960 e 1980, caracterizando-se pelo trabalho em conjunto com as entidades governamentais e autoridade portuária. As atividades desenvolvidas foram expandidas, agregando uma série de ações que passaram a ser realizadas no porto e em sua área de influência, como a embalagem das cargas, etiquetagem e distribuição física.
Terceira	Teve início na década de 1980 juntamente com o rápido desenvolvimento do transporte de contêineres e o surgimento dos sistemas de transportes intermodais. As atividades de produção e transporte formaram uma cadeia com escopo internacional. As atividades portuárias passaram a incluir serviços logísticos e de distribuição personalizados, englobando soluções para a cadeia de suprimentos, tornando-se importantes para a proteção e segurança do meio ambiente e as autoridades portuárias passaram a focar na eficiência portuária. As necessidades dos clientes passaram a ser analisadas em mais detalhes e as atividades comerciais e de marketing foram expandidas.

Fonte: Adaptado de Pizzolato; Scavarda; Paiva (2010).

2.1.3 Breve histórico dos portos brasileiros

O Brasil iniciou sua colonização pelo litoral, logo, os portos foram desde cedo importantes estruturas para o desenvolvimento econômico da maior colônia portuguesa, bem como principal meio de comunicação entre os núcleos de povoamento.

Estes sistemas se sucedem de norte a sul ao longo de toda costa brasileira, desde o mais setentrional, instalado na bacia amazônica, até o último ao sul do Rio Grande do Sul. Estes se articulam entre si a princípio unicamente à medida que a penetração se aprofunda, e com ela as vias que a acompanham, estas, embora partindo de pontos do litoral às vezes muito apertados um do outro, acabam convergindo no interior (PRADO JÚNIOR, p. 246, 2000).

Em 1808, com a chegada do aparato político português ao Brasil, uma das primeiras medidas tomadas pelo então príncipe regente João VI foi a abertura dos portos brasileiros às “nações amigas” e com esse ato:

“inseria-se assim o Brasil, no sistema econômico liberal internacional, para realização do comércio de madeira, ouro e outras riquezas naturais existentes no País, e a importação de produtos manufaturados e outras especiarias para nobreza e também para facilitar o tráfego de escravos da África” (KAPPEL, p.4, 2004).

A facilidade do comércio e troca de informações e produtos, bem como o desenvolvimento crescente do comércio fez com que em 1846 fosse inaugurado o primeiro estaleiro do país, em Ponta da Areia, Niterói (RJ). Iniciativa de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, a obra foi toda financiada principalmente por capital privado, até mesmo “[...] com recursos do próprio Mauá e o restante com recursos públicos” (BERTERO; IWAÍ, p.10, 2005).

A segunda metade do século XIX no Brasil foi marcada pelo progressivo desenvolvimento econômico, havendo a lenta substituição do trabalho escravo pelo assalariado, o desenvolvimento do mercado interno, abertura de ferrovias e aumento no número de exportações, principalmente de café (FURTADO, 1997). A São Paulo *Railway* entrou em funcionamento nesse período e tinha como rota a ligação entre o interior paulista e o porto de Santos.

Com advento da proclamação da República, as administrações dos portos foram privatizadas, sendo a primeira a do porto de Santos. O governo resolveu, então, abrir concorrência para exploração do porto e, em 1888, o grupo liderado por Cândido Graffé e Eduardo Guinle obteve autorização para explorar as operações do porto de Santos: em lugar dos trapiches e pontes fincadas em terreno pantanoso, foram construídos 260 metros de cais e, com isso, permitida a atracação de navios com maior calado. Dava-se assim, partida às operações do primeiro porto organizado, explorado pela iniciativa privada através da então constituída, Companhia Docas de Santos (KAPPEL, p.4, 2004).

Com a privatização do porto de Santos, este passou a atender a demanda de exportações brasileiras. Entretanto, o país era governado por uma elite agrária que tinha pouco interesse em maiores investimentos, como é destacado:

Na rotina conservadora, o Estado só deveria preocupar-se com o equilíbrio exportação-importação, evitando o déficit e desenvolvendo apenas a infraestrutura para facilitar o escoamento da produção, sobretudo com portos e estradas férreas (FAORO, p. 476, 2001).

Com o advento da Revolução de 1930, Getúlio Vargas chega ao poder e trás consigo outro grupo com interesses diferentes. O desenvolvimento industrial,

ainda tímido no século anterior, passou a ganhar força e os portos tiveram grande importância no período, em acordo com os interesses do governo.

Com a Revolução de 30 da Aliança Liberal, houve novas mudanças, pois até então as atividades portuárias eram privadas, com caráter pontual de desenvolvimento. Já a partir de 1934, com o chamado “Estado Novo” e com um programa estatizante, o porto passa a ser tratado como fator de desenvolvimento econômico, porém, sob controle do Estado. Alguns intelectuais acham que houve propostas equivocadas de legislações, pois foi a era Vargas que mais regulamentou a atividade portuária no País (KAPPEL, p.7, 2004).

Em 1964, com o golpe militar, a grande preocupação do governo era a segurança, deixando em segundo plano o desenvolvimento econômico. A estabilização do novo governo e a necessidade de se mostrar eficiente, fez com que o Estado passasse a intervir cada vez mais na economia e os portos voltaram a ter importância no planejamento econômico.

A partir de 1934, temos que pensar a evolução dos portos dentro do “projeto nacional de industrialização” comandado pelo Estado. Do ponto de vista institucional, ocorreram quatro mudanças: a criação do Departamento Nacional de Portos e Navegação em 1934, alterado em 1943 para Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, transformado em autarquia em 1963 como Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis e em Portobrás em 1975, uma empresa holding. Do ponto de vista jurídico, foram instituídos dois regimes portuários. O primeiro foi com o Decreto 24.599, em 1934, e o segundo, com o Decreto-Lei 749, em 1969. Dentro do ideal de planejamento, foram elaborados sete planos específicos para os portos nacionais (GOULARTI FILHO, p. 465, 2007).

No início dos anos 1990, o sistema portuário brasileiro, que já vinha em crise desde o fim do “milagre brasileiro” gerado com a crise do petróleo em meados da década de 1970, passou por seus piores anos. Segundo Castro e Espósito (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, 1997), o sistema portuário brasileiro entrou em crise no início dos anos 80, e passou por uma queda de investimentos e manutenção por 12 anos sucessivos, tendo a situação agravada com a extinção da Portobrás, como reflexo da reformulação do modelo de controle centralizado vigente. Esse processo culminou com a aprovação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que ficou conhecida como Lei de “Modernização dos Portos”.

2.1.4 Infraestrutura portuária

Para Rojas (2014), o porto é um componente importante do modal de transporte aquaviário. Para que um porto funcione, é vital a existência de uma

infraestrutura aquaviária e portuária adequadas. O porto também é composto por uma superestrutura portuária, além das áreas terrestres para instalação de terminais e para acesso ao porto, conforme descrito no Quadro 2 a seguir.

Quadro 2: Infraestrutura portuária

INFRAESTRUTURA	COMPOSIÇÃO	FUNÇÕES
AQUAVIÁRIA	Anteporto ou barra	Local de entrada do porto sinalizado adequadamente.
	Bacia de evolução	Fronteira às instalações de acostagem. Área de operação de atracação e desatracação dos navios.
	Bacia de fundeio ou ancoradouro	Local onde é landada a âncora da embarcação, permanecendo parada aguardando atracação no porto.
	Canais de acesso e atracagem	Caminhos naturalmente mais profundos no leito oceânico, utilizados para para a aproximação, a saída ou fundeamento de embarcações que aguardam para entrar no porto.
	Berços de atracação	Locais de parada para carregar ou descarregar os navios, sendo por meio manual ou mecânico.
	Cabeço	Equipamento localizado no berço de atracação para receber as amarras das embarcações.
	Quebra-mar	Construção de concreto que defendem as embarcações no porto das correntes marítimas.
	Cais ou píer	Local dos berços de atracação e dos equipamentos de movimentação de carga e descarga de mercadorias.
	Docas	Parte do porto ladeada de cais onde as embarcações recebem ou deixam cargas.
	Dolfin	Estrutura fora do cais onde se localiza um cabeço para amarração do navio.
PORTUÁRIA	Pátios ou armazéns	Áreas utilizadas para acomodação das cargas a serem embarcadas ou desembarcadas dos navios.
	Equipamentos portuários	Guindastes, empilhadeiras, transportadoras, correias e tubulações utilizados para movimentação da carga.
SUPERESTRUTURA PORTUÁRIA	Equipamentos de movimentação vertical	Movimentação de cargas entre o porto e o navio localizados na faixa do cais.
	Equipamentos de movimentação horizontal	Movimentação de cargas entre os pátios e armazéns para o berço de atracação.
TERMINAIS	Plataformas de acesso	Pontos isolados do porto, situados próximo do mar, especializados na movimentação de cargas de grande volume e de baixo valor agregado.
TERRESTRE	Retroporto	Área interna do porto destinada ao estacionamento de caminhões e instalação de serviços.
	Vias perimetrais rodoviárias e férreas	Estruturas de acesso terrestre ao retroporto e à própria área do porto organizado paralelamente ao cais.
	Centros administrativos e operacionais	Preparado para atender as necessidades da navegação, da movimentação e da armazenagem de mercadorias.

Fonte: Adaptado de Rojas (2014).

2.1.5 Território aduaneiro

Para o MDIC (2014), fazem parte do território aduaneiro todo o território nacional, incluindo o mar territorial, as águas territoriais e o espaço aéreo correspondente a estas áreas, dividindo-se em duas zonas conforme o Quadro 3.

Quadro 3: Classificação do território aduaneiro

ZONAS	TERRITÓRIO ADUANEIRO
Primária	Portos alfandegados
	Aeroportos alfandegados
	Pontos de fronteira alfandegados
	Terminais alfandegados
Secundária	Águas territoriais
	Espaço aéreo
	Áreas terrestres

Fonte: Adaptado de MDIC (2014).

2.1.6 Sistema portuário nacional

Existem 37 portos públicos organizados no país, com administração exercida pela União, por meio das Companhias Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos. A área destes portos é delimitada por ato do Poder Executivo segundo art. 2º da Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 (BRASIL, 2015).

Possuindo uma costa de 8,5 mil quilômetros navegáveis, o complexo portuário brasileiro movimentou, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, apresentando um crescimento de 2,9% em relação a 2012 (BRASIL, 2014).

Dentre os órgãos que fazem parte do sistema portuário nacional, está a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), responsável pelas políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio relacionados ao desenvolvimento da infra-estrutura dos portos (BRASIL, 2015).

O Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) é o órgão de assessoria vinculado à Presidência da República. Propõe políticas de integração dos modais de transporte, de pessoas e bens. É composto por 14 membros, sendo 8 Ministros de Estado: dos Transportes, Casa Civil; Fazenda, Planejamento, Agricultura, Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Secretaria de Portos e Secretaria de Aviação Civil; e 6 representantes da sociedade civil. A

Presidência do CONIT é exercida pelo Ministro dos Transportes e a Secretaria Executiva pela Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) (EPL, 2015).

O Ministério dos Transportes (MT) é o órgão da administração pública federal direta atuante na política nacional de transportes dos modais ferroviário, rodoviário e aquaviário, realizando também ações no âmbito da marinha mercante, das vias navegáveis e dos portos fluviais e lacustres, com exceção os que estão sob a responsabilidade das Companhias Docas. Compete ao MT participar da coordenação dos transportes aeroviários e serviços portuários (BRASIL, 2015).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ é uma entidade que integra a Administração Federal indireta, vinculada à SEP/PR. Sua finalidade é implementar as políticas formuladas pela SEP/PR, pelo CONIT, e pelo MT. Responsável por regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária, a ANTAQ dedica-se para:

[...] tornar mais econômica e segura a movimentação de pessoas e bens pelas vias aquaviárias brasileiras, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. Arbitra conflitos de interesses para impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica, e harmoniza os interesses dos usuários com os das empresas e entidades do setor, sempre preservando o interesse público (ANTAQ, 2014).

Com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, foi criada uma nova organização para a administração do setor portuário brasileiro. Os principais objetivos associados à implementação desta nova administração são para privatizar os portos, com objetivo de gerar recursos para o governo, incentivar a concorrência entre os portos e terminais, de modo a reduzir custos e obter maior eficiência, e acabar com o monopólio dos trabalhadores portuários (CURCINO, 2007).

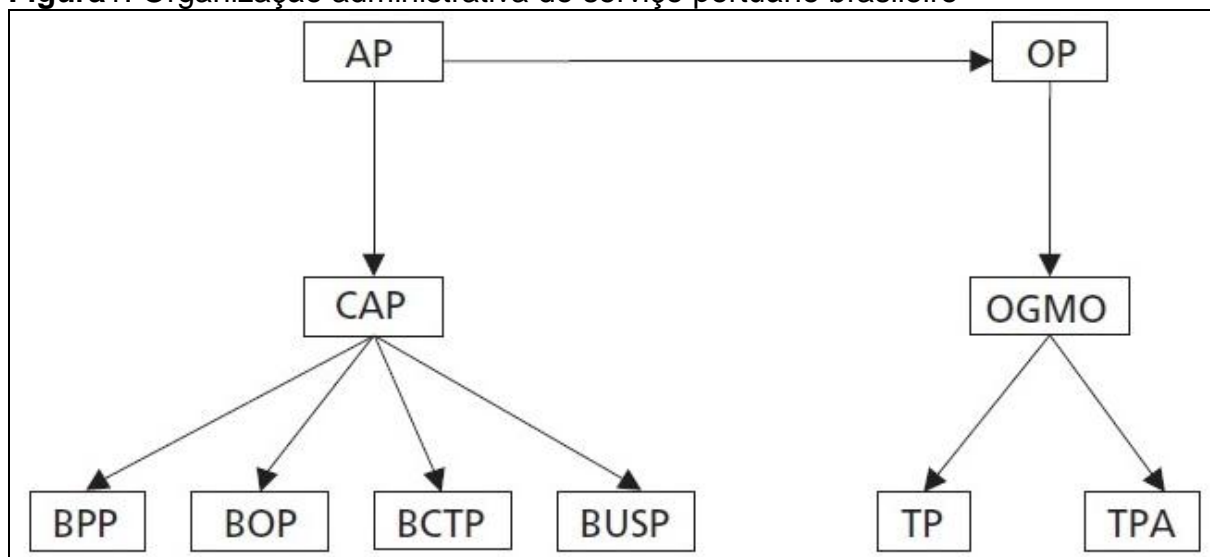
Conforme Rojas (2014), a estrutura administrativa do sistema portuário brasileiro sofreu modificações a partir da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (nova lei dos portos), passando a ter como órgãos a Autoridade Portuária – AP, o Conselho da Autoridade Portuária (CAP), o Operador Portuário (OP) e o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), que tem suas funções descritos no Quadro 4 a seguir.

Quadro 4: Órgãos administrativos do setor portuário brasileiro

ÓRGÃOS	FUNÇÕES
Autoridade Portuária (AP)	Administra o porto organizado gerando seu patrimônio e controla as entidades públicas e privadas que atuam no porto. Quando necessário, sua atuação vai além do entorno do porto.
Conselho da Autoridade Portuária (CAP)	Órgão deliberativo, consultivo e normativo formado por representantes dos segmentos da atividade portuária. É formado pelos seguintes blocos: Bloco do Poder Público - BPP, Bloco dos Operadores Portuários - BOP e Bloco da Classe dos Trabalhadores Portuários (BCTP).
Operador Portuário (OP)	Este órgão é o executivo de gerência, fiscalização, regulamentação, organização e promoção da atividade portuária. É responsável pela movimentação de carga e descarga do navio; atividades administrativas portuárias; mercadorias movimentadas; trabalhadores portuários; ao Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO e seus contratantes, podendo ser o armador, o exportador ou o importador da mercadoria.
Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO)	As funções realizadas por este órgão são a de contratação, a escala e a alocação de Trabalhadores Portuários (TPs) e de Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs). Tem como responsabilidade cadastrar, identificar, treinar e qualificar a mão de obra e selecionar esta quando for solicitado pelo Operador Portuário.

Fonte: Adaptado de Rojas (2014).

IPEA (2010), resume por meio do fluxograma apresentado na Figura 1 a organização administrativa do serviço portuário brasileiro, estruturado pela Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Na figura, observa-se que o Bloco dos Usuários dos Serviços Portuários (BUSP) aparece como bloco que forma o CAP. De acordo com Rojas (2014), a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 previa anteriormente o BUSP, formado por importadores e exportadores, porém na nova lei dos portos, a Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, não existe a previsão deste bloco, fazendo também com que este não faça parte do Quadro 4, onde descreve-se a formação do CAP.

Figura1: Organização administrativa do serviço portuário brasileiro

Fonte: IPEA (2010).

2.1.7 Serviços portuários

Silva e Porto 2003, afirmam que a prestação dos serviços portuários dentro do porto organizado pode ser dividido em serviços prestados à carga e serviços prestados à embarcação.

Os serviços prestados à carga são: conserto; arrumação em pátios, armazéns e silos; deslocamento para o cais ou para a retroárea (transporte horizontal); embarque e desembarque do navio; arrumação dentro da embarcação; conferência dos volumes movimentados para a embarcação; e no sentido inverso; consolidação e desconsolidação (contêiner); liberação; pagamentos devido à embarcação.

Os serviços prestados à embarcação são: rebocados; praticagem; serviços de suprimentos (combustível, alimentação, etc.); atracação e desatracação; conserto; pagamento devido ao armador. São ainda prestados serviços à navegação de: abertura, aprofundamento e manutenção de vias de acesso; dragagem da cais e outros pontos de atracação; sinalização e balizamento (SILVA E PORTO, 2003, p. 91).

De acordo com a nova Lei de Modernização dos Portos nr. 12.815 de 05 de junho de 2013, em seu art. 40, sobre a tipificação de seis serviços portuários, (catapazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco), especificados abaixo:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo,

arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos (BRASIL, 2015)

Com relação ao desenvolvimento das atividades, promoção da competição, proteção do meio ambiente, desempenho portuário e formação dos preços dos serviços, o CAP atua junto com a AP. A função reguladora do CAP passa a ser exercida com a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que transferiu parte do poder regulador portuário local para o conselho (ANTAQ, 2014).

2.2 IMPORTAÇÃO

Segundo o Brasil Export (2014), site do governo brasileiro sobre comércio exterior e investimento, a importação é o ingresso seguido da internalização da mercadoria estrangeira no território aduaneiro. A mercadoria só é considerada importada após sua internalização no país, por meio da etapa de desembaraço aduaneiro e do recolhimento dos tributos exigidos em lei. O processo de importação pode ser dividido em três fases: administrativa, fiscal e cambial.

Keedi (2011), afirma que a importação pode ser de bens e serviços, sendo que os bens são a transferência de mercadorias entre países e os serviços são a compra de assessoria, consultoria, conhecimentos, transportes, turismo etc.

Apresenta-se no Quadro 5 as definições acerca das fases administrativa, fiscal e cambial da importação.

Quadro 5: Fases da importação

FASES	DESCRIÇÃO
Administrativa	A fase administrativa representa os procedimentos e exigências de órgãos do governo antecipadamente à efetivação da importação. Possuem uma variação de acordo com o tipo de operação e de mercadoria, chamada de licenciamento de importação.
Fiscal	A fase fiscal representa o tratamento aduaneiro, por meio do despacho de importação, que é o procedimento mediante o qual é verificada a exatidão dos dados declarados pelo importador em relação às mercadorias importadas, aos documentos que foram apresentados e à legislação específica, com intuito de desembaraçar a mercadoria. Essa fase ocorre em recintos próprios, quando a mercadoria já está no Brasil, sendo incluso o recolhimento dos tributos devidos na importação. Quando o desembaraço aduaneiro é concluído, a mercadoria é considerada importada e pode ser liberada.
Cambial	A fase cambial refere-se à operação de compra de moeda estrangeira destinada para efetivação do pagamento das importações (quando há o pagamento) sendo processada por entidade financeira autorizada pelo Banco Central do Brasil a operar em câmbio.

Fonte: Adaptado de Brasil Export (2014).

Para Keedi (2011) a importação pode ser realizada de maneira direta ou indireta, dependendo da situação do processo. A importação direta é a compra pelo importador diretamente do fabricante do produto, que neste caso é o exportador. A operação de importação poderá ser realizada por meio de pessoas ou empresas atuantes como agentes ou representantes do exportador. Já a importação indireta, é quando o importador compra a mercadoria por meio de outro que não seja o fabricante da mercadoria que está sendo vendida, ficando toda a operação de exportação, embarque, emissão de documentos, por conta do intermediário.

Para a UNESP (2003), a importação consiste na compra de produtos do exterior, conforme a necessidade dos países e na entrada de mercadorias num país provenientes do exterior. Na grande maioria das vezes os países recorrem ao exterior para obter maior opção de produtos que não produzem em território nacional. Estes produtos, no caso do Brasil, destinam-se principalmente ao abastecimento do setor industrial de matérias-primas, máquinas e equipamentos.

Segundo que Keedi (2011), a importação poderá ser realizada de maneira definitiva ou temporária conforme é descrito no Quadro 6.

Quadro 6: Situações da importação

SITUAÇÃO	DESCRIÇÃO
Definitiva	A mercadoria é nacionalizada, constando ao ativo do país importador, deixando de constar no ativo do país exportador. No caso da mercadoria sair do país importador, deverá ser realizada o mesmo procedimento de operação de exportação pela qual uma mercadoria produzida no país é submetida.
Temporária	A mercadoria entra no país por tempo determinado, suficiente para realizar a operação a qual foi enviada, como por exemplo, a participação em feiras, exposição, demonstração, competição ou outros eventos, incorporação de melhorias ou transformação, ou outra razão que seja justificada o uso temporário da mercadoria proveniente do exterior, sendo retornada posteriormente.

Fonte: Adaptado de Keedi (2011).

A regulamentação das atividades de importação se dá por meio de leis, decretos, portarias e resoluções, emitidas por órgãos como a Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Ministério da Fazenda (MF), Ministério de Ciência e Tecnologia (MCT), Secretaria da Receita Federal (SRF) (UNESP, 2003).

Em relação ao pagamento da importação definitiva e temporária, a mercadoria poderá entrar no país com ou sem pagamento respectivamente, das seguintes formas conforme Keedi (2011) descreve:

Na primeira opção, deve-se entender como uma importação que será paga ao exportador, representando a saída de divisas. Quanto à segunda, é aquela em que o importador não efetuará qualquer pagamento ao exportador, o que significa uma importação não onerosa e sem dispêndio de divisas por parte do país importador (KEEDI, 2011, p. 26).

A UNESP (2003) divide o processo de importação em três partes distintas, mas de uma forma que possam se inter-relacionar, conjugar e completar, como é indicado no Quadro 7.

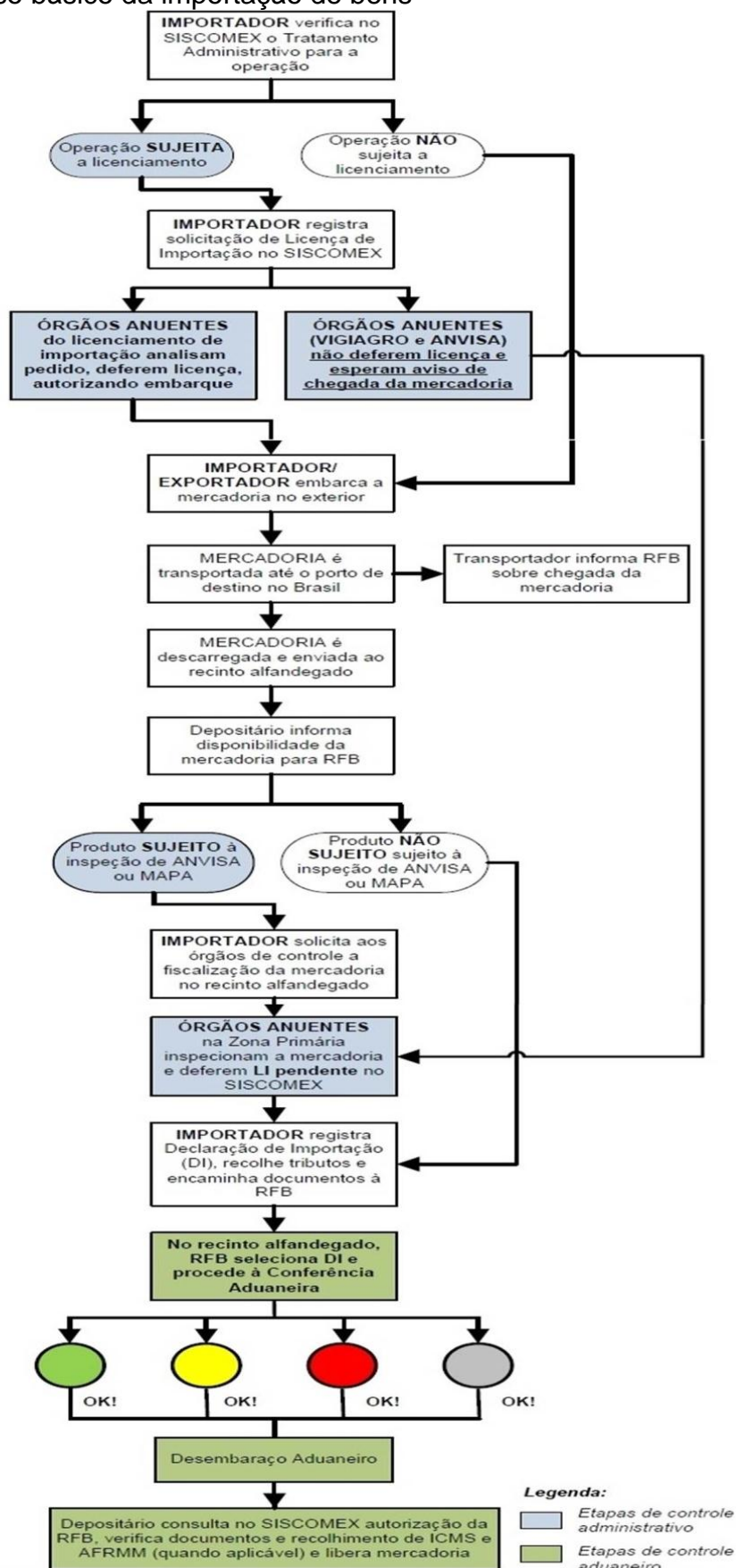
Quadro 7: Divisão do processo de importação

PARTES	DESCRIÇÃO
1	Autorização para importação, dada pelo poder público (ANVISA, CNEN, CNPQ, DECEX, IBAMA, MEX, dentre outras) para aquisição do produto que se deseja importar.
2	Pagamento para o fornecedor (exportador), em moeda estrangeira.
3	Desembaraço alfandegário, que consiste na retirada da mercadoria da alfândega.

Fonte: Adaptado de UNESP (2003).

Na Figura 2, apresenta-se o fluxograma do processo básico de importação de bens.

Figura 2: Processo básico da importação de bens



Fonte: Brasil Export (2014).

2.2.1 A importância da importação

Segundo Maia (2013), a importação gera desemprego. Quando algo é produzido, gera-se emprego. Então por que continuar a importar? Para exemplificar o motivo, descreveu a situação seguinte:

Em 1963, o economista Glycon de Paiva dizia: *“dos 300 minerais normalmente necessários ao progresso e à sobrevivência de um país, faltam-nos 250”*. Atualmente, embora muita coisa tenha mudado, ainda importamos petróleo, cobre, borracha, trigo e outras matérias-primas (MAIA, 2013, p. 10).

Keedi (2011) afirma que está na diversificação dos mercados a importância da importação, quando o mercado interno deixa de atuar nas compras do seu país e passa a aumentar seu leque de fornecedores, reduzindo seus riscos de crise de mercado, como o aumento de preços e a influência da política por exemplo. Diversificar os mercados não significa apenas reduzir riscos e obter mais fornecedores, mas sim um aumento na quantidade de produtos oferecidos, com maior variedade, eliminando uma possível escassez no mercado interno. A questão se torna positiva, pois com a concorrência maior, o risco de altos preços é menor.

Maia (2013) explica que devido as diferenças geográficas como clima e solo, os países possuem suas produções em função de um menor custo. Dessa forma torna-se melhor ao país B produzir café e ao país A produzir trigo. Por meio do comércio internacional, o país B pode adquirir trigo do país A e vender café para o país A. A importação ainda pode ser conveniente quando o país importador adquire uma mercadoria de alta tecnologia, da qual foi obtida através de muitos anos de experiências e de grandes investimentos financeiros em pesquisa.

Para Keedi (2011), a tecnologia está presente, em vista de que os produtos importados poderão apresentar uma nova tecnologia para produção, tendo como consequência a redução de custos e a melhora na qualidade. Uma outra vantagem é poder oferecer no mercado interno produtos de marcas internacionalmente conhecidas.

Conforme Maia (2013) muitas vezes é mais barato comprar do que produzir:

No começo do século XX, as indústrias americanas de seda instalaram-se na China, porque, devido à mão de obra mais barata, era mais conveniente produzir naquele país e vender nos Estados Unidos. Atualmente, estamos vendo a repetição desse fato. As indústrias dos principais países estão instalando-se novamente na China para produzir a preços mais competitivos (MAIA, 2013, p. 10).

Keedi (2011) lembra que é necessário levar em conta que a importação pode abrir caminhos para a exportação. Nunca se deve esquecer de que o comércio é uma via de duas mãos, e com isso, comprar do mercado externo pode ser uma oportunidade para negociação para a exportação de produtos do país importador.

2.2.2 Órgãos anuentes na importação

A Receita Federal do Brasil (RFB) (2014) conceitua os órgãos anuentes como órgãos governamentais responsáveis pela autorização do processo de importação na etapa administrativa e comercial de determinados bens:

A verificação do cumprimento das condições e exigências específicas para mercadorias sujeitas a controle especial (art. 572 do Regulamento Aduaneiro), inclusive daquelas que exijam inspeção da mercadoria, conforme estabelecido pelos órgãos competentes e agências da administração pública federal, será realizada exclusivamente na fase do licenciamento da importação. Essa inspeção, a critério do chefe do setor responsável pelo despacho aduaneiro, poderá ser efetuada sob acompanhamento fiscal (art. 6º da IN SRF nº 680/06) (RECEITA FEDERAL DO BRASIL, 2014).

Segundo o Brasil Export (2014), há 15 órgãos intervenientes que são anuentes no licenciamento de importação, conforme é mostrado no Quadro 8.

Quadro 8: Órgãos anuentes na importação

1	Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL
2	Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA
3	Agência Nacional do Cinema - ANCINE
4	Comando do Exército - COMEXE
5	Departamento de Operações de Comércio Exterior - DECEX
6	Departamento de Polícia Federal - DPF
7	Departamento Nacional de Produção Mineral - DNPM
8	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA
9	Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP
10	Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq
11	Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos - ECT
12	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO
13	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA
14	Ministério da Ciência e Tecnologia - MCT
15	Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA

Fonte: Adaptado de Brasil Export (2014).

Keedi (2011), afirma que dependendo da mercadoria, ou condições estabelecidas pelo Siscomex – Sistema Integrado de Comércio Exterior, a importação pode ter autorização automática ou não automática. O tratamento administrativo que irá levar a mercadoria é informado pelo Siscomex, que logo indica ao importador sobre os procedimentos que devem ser realizados, entre os quais se a importação precisa de LI – Licença de Importação prévia (não automática), que deve ocorrer antes do embarque da mercadoria.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

De acordo com Cervo e Bervian (2002), o método científico pretende descobrir a realidade dos fatos, que depois de descobertos devem dar direção ao uso do método. Porém, o método é visto somente como um meio de acesso, pois a inteligência e a reflexão mostram se os fatos são reais ou não:

O método é apenas um conjunto ordenado de procedimentos que se mostram eficientes, ao longo da história, na busca do saber. O método científico é, pois, um instrumento de trabalho. O resultado depende do usuário (CERVO; BERVIAN, 2002, p.24).

Para conceituar método, Lakatos e Marconi (1991), afirmam que:

Método é o conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo – conhecimentos válidos e verdadeiros -, traçando o caminho a ser seguido, detectando erros e auxiliando as decisões do cientista (LAKATOS; MARCONI, 1991, p.83).

Cervo e Bervian (2002), afirmam que a investigação nasce de um problema que foi observado, e com isso mostram a direção da qual o método científico pode seguir:

O método científico segue o caminho da dúvida sistemática, metódica, que não se confunde com a dúvida universal dos céticos, que é impossível. O cientista, sempre que lhe falta a evidência como arrimo, precisa questionar e interrogar a realidade (CERVO; BERVIAN, 2002, p.25).

Neste capítulo serão apresentados o delineamento da pesquisa, definição da área da pesquisa, plano de coleta de dados, plano de análise de dados e a síntese dos procedimentos metodológicos.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Conforme Cervo e Bervian (2002), a pesquisa é uma atividade direcionada para solucionar problemas teóricos ou práticos com a inserção de processos científicos. “A pesquisa parte, pois, de uma dúvida ou problema e, com o uso do método científico, busca uma resposta ou solução”.

Para Lakatos e Marconi (1991), a pesquisa é: “[...] um procedimento formal, com método de pensamento reflexivo, que requer um tratamento científico e

se constitui no caminho para conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais”.

Cervo e Bervian (2002) afirmam que uma solução poderá ocorrer somente quando algum problema levantado tenha sido trabalhado com instrumentos científicos e procedimentos adequados.

Referente aos fins de investigação, a pesquisa desta monografia é descritiva e quanto aos meios de investigação a pesquisa é bibliográfica e documental.

A pesquisa descritiva exige que o investigador possua uma série de informações sobre o que pretende pesquisar. Esse tipo de estudo, procura descrever os fatos e fenômenos de determinada realidade. São exemplos de pesquisa descritiva os estudos de caso e a análise documental (TRIVIÑOS, 1987).

Para Cervo e Bervian (2002), a pesquisa descritiva:

Observa, registra, analisa e correlaciona fatos ou fenômenos (variáveis) sem manipulá-los. [...] Procura descobrir, com a precisão possível, a frequência com que um fenômeno ocorre, sua relação e conexão com outros, sua natureza e características. [...] desenvolve-se, principalmente, nas ciências humanas e sociais, abordando aqueles dados e problemas que merecem ser estudados e cujo registro não consta de documentos. (CERVO; BERVIAN, 2002, p. 66).

Dencker (2000), afirma que em todas as pesquisas, se faz conveniente a realização de uma análise descritiva contendo uma apresentação de uma visão geral dos resultados, seguido de uma análise dos dados cruzados, possibilitando perceber as relações entre as categorias de informação e da análise interpretativa.

Lakatos e Marconi (1991), descrevem a pesquisa bibliográfica também como de fontes secundárias, que abrangem toda a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo. Sua finalidade é de colocar o pesquisador em contato direto como todo material escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto.

Para Cervo e Bervian (2002), a pesquisa bibliográfica caracteriza-se:

[...] pelo meio de formação por excelência e constitui procedimento básico para os estudos monográficos, pelos quais se busca o domínio do *estado da arte* sobre determinado tema. Como trabalho científico original, constitui a pesquisa propriamente dita na área das ciências humanas. Como resumo de assunto, constitui geralmente o primeiro passo de qualquer pesquisa científica. Os alunos de todos os institutos e faculdades devem, devem, portanto, ser iniciados nos métodos e técnicas da pesquisa bibliográfica (CERVO; BERVIAN, 2002, p.68).

A pesquisa documental caracteriza-se pela restrição da fonte de coleta de dados em documentos, escritos ou não, constituindo o que se denomina de fontes

primárias. Podem ser feitas no momento em que o fenômeno ocorre ou depois (LAKATOS; MARCONI, 1991, p.83).

Conforme Vergara, (2007), a pesquisa documental é:

[...] realizada em documentos conservados no interior de órgãos públicos e privados de qualquer natureza, ou com pessoas: registros, anais, regulamentos, circulares, ofícios, memorandos, balancetes, comunicações informais, filmes, microfilmes, fotografias, videoteipe, informações em disquete, diários, cartas pessoais e outros (VERGARA, 2007, p.48).

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA DA PESQUISA

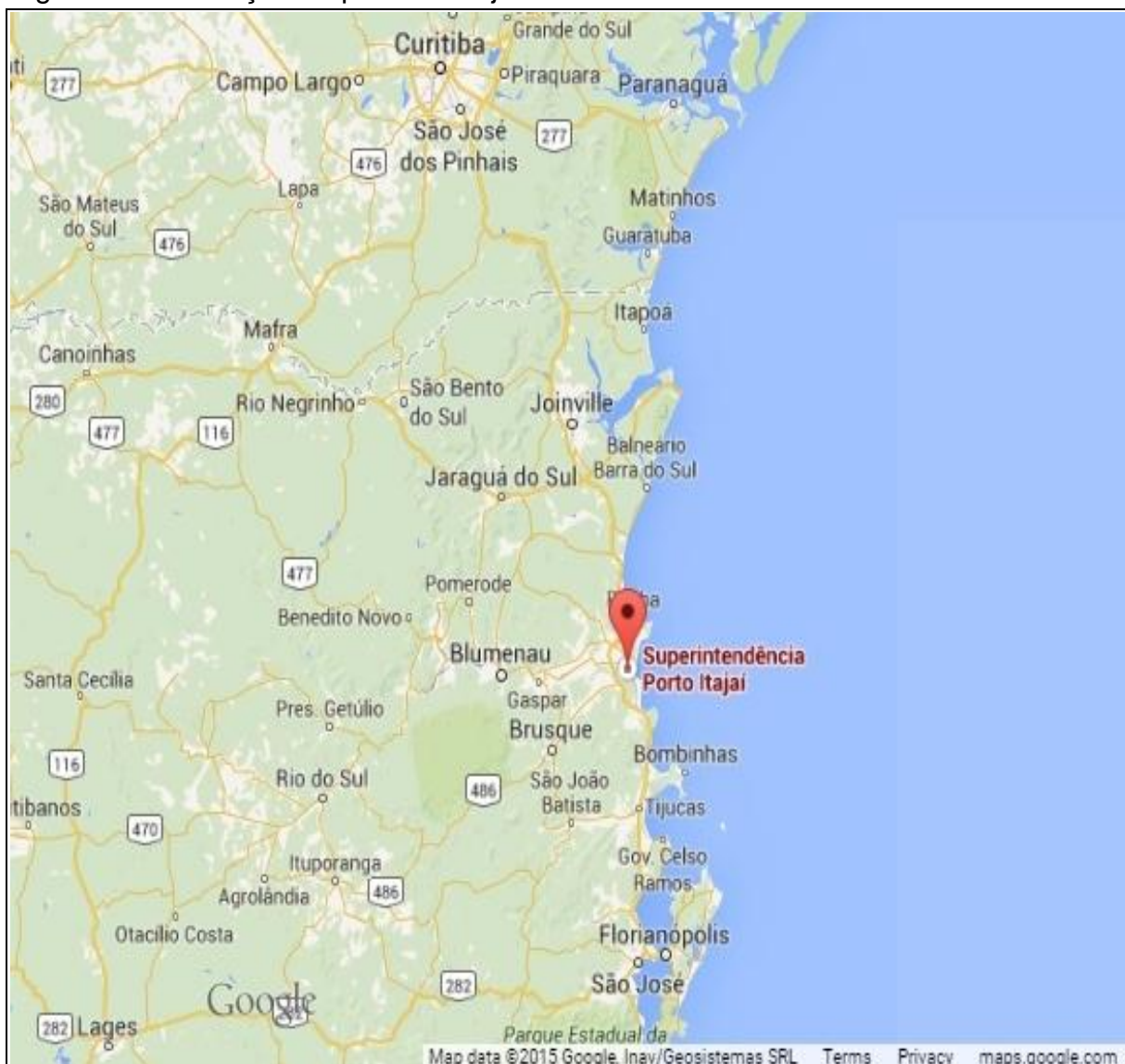
O universo da pesquisa constituiu-se pelo setor portuário de Santa Catarina, por meio de tabelas de serviços portuários disponibilizadas nos sites dos portos dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.

3.2.1 Porto de Itajaí

O complexo portuário do Itajaí está localizado em um dos principais entroncamentos rodoviários do Sul do Brasil, distante poucos quilômetros das rodovias BR 101 e BR 470 conforme Figura 3. A posição geográfica o coloca no centro da Região Sul, englobando no raio de 600 quilômetros, as capitais de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Paraná e São Paulo. Essas características transformam o complexo em um centro concentrador e distribuidor de cargas, o que possibilita o atendimento dos mercados exportadores e importadores de 21 estados brasileiros e Distrito Federal (PORTO DE ITAJAÍ, 2014).

A cidade de itajaí foi fundada no início de 1820 na foz do rio Itajaí-Açu, por pescadores açorianos. O rio Itajaí-Açu possui vários afluentes, apresentando condições de navegabilidade em alguns trechos e por muito tempo serviu de caminho para ligar Itajaí a cidade de Blumenau. Na foz do rio, o porto e a vila se constituíram juntos, e a expansão da vila estava relacionada com o crescimento do porto. Possuindo uma extensão de 15.500 km², a bacia hidrográfica do rio Itajaí-Açu é a maior de Santa Catarina, destacando-se os afluentes Itajaí-Oeste, Itajaí-Sul, Itajaí-Norte (ou Hercílio) e Itajaí-Mirim (GOULARTI FILHO, 2013).

Figura 3: Localização do porto de Itajaí



Fonte: Google Maps (2015).

Constituído pelo porto público de Itajaí e demais terminais portuários instalados nas margens direita e esquerda da foz do rio Itajaí, instalações que servem de apoio logístico em operações nas cidades de Itajaí e Navegantes e completa infraestrutura para embarque e desembarques de cargas *dry* e *reefer*, o complexo portuário do Itajaí é hoje a principal opção para os exportadores e importadores que operam em Santa Catarina e um dos principais complexos portuários brasileiros (PORTO DE ITAJAÍ, 2014).

Figura 4: Vista aérea do porto de Itajaí



Fonte: Porto de Itajaí (2014).

Os primeiros estudos referentes ao porto de Itajaí datam de 1905, realizados pela Comissão de Melhoramentos dos Portos e Rios. A primeira obra foi construída por volta de 1914, composta de 700 metros do Molhe Sul, seguidas mais tarde pelas obras do Molhe Norte. Porém, o porto propriamente dito iniciou em 1938, com a construção do primeiro trecho de cais, com 233 metros de comprimento, estrutura de concreto armado e do primeiro armazém (SILVA, 2001).

Conforme o Porto de Itajaí (2014), na década de 1950, a complementação do cais foi feita com mais 570 metros, totalizando 803 metros. Os trabalhos foram divididos em duas etapas e seguiram até meados de 1956, o mesmo ano do qual teve início a edificação do primeiro armazém frigorífico do porto de Itajaí. Em 1977 foi erguido o prédio administrativo do porto e o terceiro armazém. Na década de 1980, foi verificada a necessidade da reforma e recuperação completa do cais acostável, devido à deterioração de diversos pontos da estrutura, sendo promovido pela Empresa de Portos do Brasil SA (PORTOBRÁS), atendendo ao pleito da administração do porto.

Bem antes disso, em 1934, foi criado o Departamento Nacional de Portos e Navegação — ao qual o Porto de Itajaí era subordinado —, que em 1943 recebeu a denominação Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, transformado em autarquia em 1963 e em Empresa de Portos do Brasil SA (Portobras) em 1975 (PORTO DE ITAJAÍ, 2014).

Silva (2001) afirma que a estatal federal PORTOBRÁS administrava o porto de Itajaí, assim como vários outros portos em todo território brasileiro. No ano de 1990, cumprindo suas metas de modernização, o Presidente Fernando Collor de Mello extinguiu a PORTOBRÁS, trazendo para o porto de Itajaí uma série de dificuldades administrativas:

A extinção da Portobras gerou uma nova crise nos portos brasileiros, transferidos então ao comando do Departamento Nacional de Portos e Hidrovias (DNPH), que não tinha recursos e atribuições definidas. [...] A solução temporária e paliativa para ambos veio em dezembro de 1990, com a transferência da administração para a Codesp. [...] A partir daí o Porto de Itajaí passou a diversificar suas operações. Começou a operar cargas de açúcar, de produtos congelados e, logo em seguida, os contêineres, que hoje são o carro-chefe da movimentação (PORTO DE ITAJAÍ, 2014).

Goularti Filho (2013), alega que o porto passou por instabilidade administrativa. Ficou sobre responsabilidade da PORTOBRÁS, de 1975 a 1990. A gestão foi transferida para a CODESP - Companhia Docas de São Paulo, de 1990 a 1995. Do ano de 1995 aos dias atuais (2013), houve uma municipalização e expansão acelerada:

[...] a partir de 1995, a prefeitura municipal de Itajaí assumiu a administração, criando a autarquia municipal AHDOC. Dada a ampliação do comércio externo brasileiro, o porto de Itajaí se adaptou às novas exigências e integrou-se com a economia da região Sul do Brasil (GOULARTI FILHO, 2013, p.77).

O porto de Itajaí (2014), afirma que para que os problemas fossem solucionados e que houvessem garantias de crescimento do porto de Itajaí, a sociedade precisou lutar pela municipalização da gestão administrativa, que teve como resultado a delegação do porto de Itajaí ao município pelo período de 25 anos, renovável por mais 25.

[...] A partir daí o município assumiu a gestão do Porto e, de acordo com a legislação em vigência, foi promovido o arrendamento do Terminal de Contêineres (Tecon) a empresa de propósito específico Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (Teconvi), hoje APM Terminals Itajaí. Isso possibilitou que o porto recebesse investimentos em equipamentos e modernização (PORTO DE ITAJAÍ, 2014).

3.2.2 Porto de Itapoá

Localizado entre os estados do Paraná e Santa Catarina, como mostra a Figura 5, o porto Itapoá movimenta cargas de clientes dos dois estados. Além de sua localização estratégica o terminal integra a Baía da Babitonga, com características seguras e facilitadas para a atracação dos navios. Possuindo águas calmas e profundas, a baía é ideal para receber as embarcações de grande porte:

Nascendo como um dos mais modernos terminais do mundo, o Porto Itapoá se insere no município de Itapoá como um projeto greenfield, situado longe do perímetro urbano da cidade, com ligação direta à BR 101. Além disso, possui uma área de 12 milhões de m², definida pelo Plano Diretor do

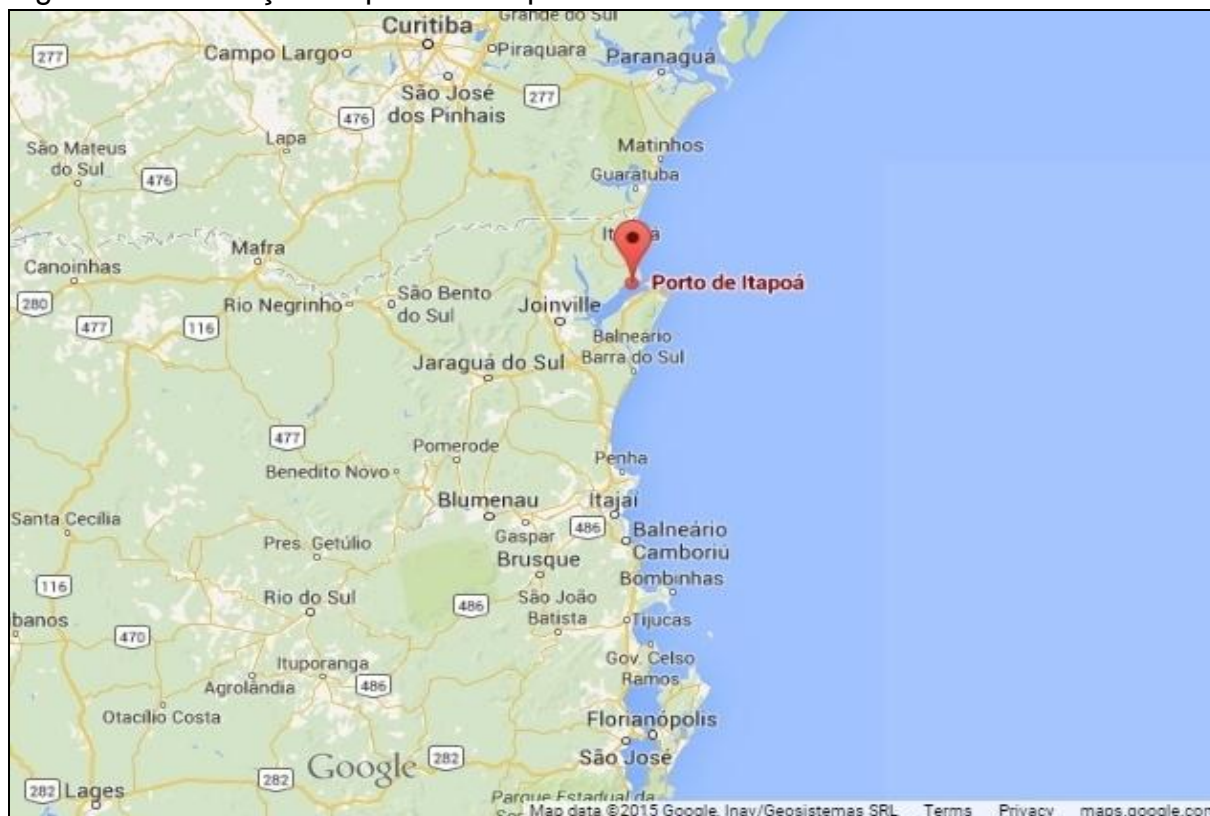
Município para receber empreendimentos complementares (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).

Cabral (2011), afirma que a infraestrutura do porto de Itapoá compreende:

[...] um cais com 630 metros de comprimento e 43 de largura, dois berços de atracação que são capazes de receber navios Post-Panamax de até 300 metros de comprimento, com capacidade de carga de 9.000 TEU's cada embarcação, profundidade natural de 16 metros, uma ponte de acesso de 230 metros, retroárea de 136 mil m², área administrativa e edificações de apoio com nove mil metros quadrados, seis portões de acesso e 1.380 tomadas reefer (contentores refrigerados) (CABRAL, 2011,p. 237 – 238).

Com acesso rodoviário dedicado e praticamente exclusivo ligando o porto Itapoá à BR 101 através da SC 416, o terminal possui uma ligação rodoviária sem interferência no perímetro urbano. Com o incentivo do Governo de Santa Catarina, as condições de acesso ao porto Itapoá estão entre as melhores do Brasil. A cidade de Itapoá está entre o caminho das duas maiores áreas metropolitanas da região de acordo com a Figura 5. A cidade de Joinville, a maior e mais industrializada de Santa Catarina, ficando a 80km a sudoeste de Itapoá, e Curitiba a maior cidade do Paraná estando a 140km ao norte (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).

Figura 5: Localização do porto de Itapoá



Fonte: Google Maps (2015).

Marques (2011), afirma que o porto de Itapoá é um dos mais novos investimentos do Sul do Brasil, intensificando as operações de longo curso e cabotagem, com navios de grande capacidade, tendo um calado natural de 16 metros.

Figura 6: Porto de Itapoá



Fonte: Porto de Itapoá (2015).

O porto Itapoá iniciou suas operações em junho de 2011. De administração privada, os acionistas são: Grupo Battistella (42%) - atua nas áreas de logística, recursos renováveis, distribuição de máquinas e produção de madeira; Aliança (30%) - membro do Grupo Hamburg Süd; Logz (28%) - empresa do Grupo BRZ Investimentos. O porto possui uma estrutura capaz de movimentar 500 mil TEUs por ano (PORTO DE ITAPOÁ, 2015).

3.2.3 Porto de Navegantes

Segundo Lins (2012), a Portonave – porto de Navegantes, localizado no município de Navegantes conforme a Figura 7, apresenta cais de 900 metros, retroárea de 270 mil m², profundidade de cais de 11,3m, 3 berços de atracação, estacionamento de caminhões de 150 vagas, possuindo ainda como equipamentos três empilhadeiras, três portêineres, e 13 transtêineres e dois guindastes MHC.

Acerca da história da cidade a Prefeitura de Navegantes (2014), afirma:

As terras que hoje pertencem ao município de Navegantes, até 1962 eram pertencentes ao município de Itajaí, e este por sua vez até 1832 pertenceu a São Francisco do Sul e, a partir desta data até sua emancipação em 1860, pertenceu a Porto Belo. São Francisco do Sul foi a primeira fundação estável criada em 1658, na costa catarinense sob o comando do povoador português Capitão Mor Manoel Lourenço de Andrade, que vindo de São Paulo com alguns companheiros, distribuiu entre eles as terras daquela imensa região que se estendia da Vila de Paranaguá ao atual município de Porto Belo. A esta fundação estavam incorporadas as terras do vale do Itajaí e, por conseguinte Itajaí e Navegantes. [...] Após muitas sessões de

O porto possui operação fundamental na movimentação de contêineres, tendo destaque para cargas reefers congeladas, representando aproximadamente 50% de toda sua movimentação. O atrativo para esse tipo de carga é a câmara frigorífica Iceport que opera integrada à Portonave (LINS, 2012).

Figura 8: Vista aérea do porto de Navegantes



Fonte: Porto de Navegantes (2014).

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados é a etapa da pesquisa onde aplica-se instrumentos elaborados e técnicas selecionadas, com intuito de coletar os dados previstos. A coleta de dados é “[...] tarefa cansativa e toma, quase sempre, mais tempo do que se espera. Exige do pesquisador paciência, perseverança e esforço pessoal, além do cuidadoso registro dos dados e de um bom preparo anterior [...]” (LAKATOS; MARCONI, 1991, p.165).

A classificação dos dados da pesquisa são de ordem secundária, por serem transcritas de fontes primárias. Quanto à coleta de dados, foi realizada por meio de documentos e segue detalhada no Quadro 9.

Quadro 9: Plano de coleta de dados

OBJETIVO ESPECÍFICO	DOCUMENTO	LOCALIZAÇÃO
Identificar as principais despesas das tabelas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.	Tabelas de serviços portuários dos portos pesquisados.	Site dos portos pesquisados.

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

3.4 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Lakatos e Marconi (1991), afirmam que após manipulados os dados e obtidos os resultados, o próximo passo é a análise e interpretação dos mesmos, ambas sendo constituídas no núcleo central da pesquisa:

Na análise, o pesquisador entra em maiores detalhes sobre os dados decorrentes do trabalho estatístico, a fim de conseguir respostas às suas indagações, e procura estabelecer as relações necessárias entre os dados obtidos e as hipóteses formuladas. Estas são comprovadas ou refutadas, mediante análise.

[...] Em geral, a interpretação significa a exposição do verdadeiro significado do material apresentado, em relação aos objetivos propostos e ao tema. Esclarece não só o significado do material, mas também faz ilações mais amplas dos dados discutidos (LAKATOS; MARCONI, 1991, p.168).

Para Gerhardt e Silveira (2009), as características da pesquisa qualitativa são:

Objetivação do fenômeno, hierarquização das ações de descrever, compreender, explicar, precisão das relações entre o global e o local em determinado fenômeno; observância das diferenças entre o mundo social e o mundo natural; respeito ao caráter interativo entre os objetivos buscados pelos investigadores, suas orientações teóricas e seus dados empíricos; busca de resultados os mais fidedignos possíveis; oposição ao pressuposto que defende um modelo único de pesquisa para todas as ciências (GERHARDT; SILVEIRA, 2009, p.32).

Richardson (1999), afirma que:

[...] As investigações que se voltam para uma análise qualitativa têm como objeto situações complexas ou estritamente particulares. Os estudos que empregam uma metodologia qualitativa podem descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de certas variáveis, compreender e classificar processos dinâmicos vividos por grupos sociais (RICHARDSON, 1999, p. 80).

A pesquisa abordou o método qualitativo, possibilitando identificar os valores dos serviços portuários selecionados, praticados pelos portos pesquisados, para descobrir se há disparidade entre os valores oferecidos. Utilizando este método, o pesquisador realizou as simulações de importações em planilhas de *excel*, demonstrando os dados obtidos por meio das tabelas de serviços portuários.

3.5 SÍNTESE DOS PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

No Quadro 10 apresenta-se a forma sintetizada da definição dos procedimentos metodológicos da pesquisa, relacionados aos objetivos específicos.

Quadro 10: Síntese dos procedimentos metodológicos

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Identificar as principais despesas das tabelas de serviços portuários do complexo portuário de Itajaí do porto de Itapoá.	Verificar a possibilidade de disparidade entre as despesas das tabelas de serviços portuários dos portos pesquisados.	Realizar simulações de importações usando as despesas de serviços portuários pesquisadas	Descrever as alternativas com os menores custos no final de um processo de importação aos clientes de uma Trading Company.
TIPO DE PESQUISA QUANTO AOS FINS DE INVESTIGAÇÃO	Descritiva	Descritiva	Descritiva	Descritiva
MEIOS DE INVESTIGAÇÃO	Documental	Documental	Documental	Documental e bibliográfica
CLASSIFICAÇÃO DOS DADOS DA PESQUISA	Secundário	Secundário	Secundário	Secundário
TÉCNICA DE COLETA DE DADOS	Tabelas de serviços portuários	Análise das tabelas de serviços portuários	Quadro das despesas de serviços portuários selecionadas. Quadro comendo as cotações de fretes marítimos dos agentes de cargas.	Comparação por meio de quadros.
PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS	Levantamento de dados	Elaboração de quadro para comparação	Elaboração de quadro com base no quadro das despesas de serviços portuários selecionadas e quadro com valores de fretes marítimos.	Comparação por meio de quadros com base nas simulações de importações calculadas em planilhas de excel, considerando fatores externos.
TÉCNICA DE ANÁLISE DOS DADOS	Qualitativa	Qualitativa	Qualitativa	Qualitativa

Fonte: Elaborado pelo autor (2015)

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Este capítulo é composto por informações referentes à pesquisa documental, realizada por meio das tabelas de serviços portuários disponíveis ao público nos sites dos portos: APM Terminals Itajaí S/A - administradora do Porto de Itajaí, Porto de Itapoá - Itapoá Terminais Portuários S/A e do Porto de Navegantes - Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes.

Por abrangerem informações com várias possibilidades de serviços portuários, a pesquisa nas tabelas foi delimitada aos seguintes serviços: Armazenagem 1º período; Armazenagem 2º período; Armazenagem 3º período; Posicionamento para vistoria; Pesagem de contêiner; Levante de contêiner e Abertura/Remoção de lacre.

4.1 ANÁLISE COMPARATIVA DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS

O levantamento dos dados foram realizados durante o mês de maio de 2015, por meio das tabelas de serviços portuários dos portos pesquisados. A primeira disparidade observada na análise foi a de armazenagem entre os portos. Referente aos três períodos de armazenagem, foi observado que a quantidade de dias de cada período é diferente para cada porto. Os valores são cobrados por dia ou período, possuindo percentuais e valores mínimos diferentes.

A análise mostra que o Porto de Itapoá possui o menor percentual de cobrança de armazenagem em todos os períodos, ofertando também a maior quantidade de dias por período. Porém, possui o maior valor na soma das despesas de serviços portuários restantes, totalizando o valor de R\$ 1.212,30.

A Portonave apresenta o segundo menor percentual de armazenagem em todos os períodos, ficando também em segundo lugar na oferta de quantidades de dias por período para armazenagem. Referente ao restante das despesas de serviços portuários, a Portonave possui o menor valor da soma das despesas, com valor de R\$ 828,00.

A APM Terminals Itajaí apresentou o maior percentual de armazenagem em todos os períodos, e a menor oferta de quantidades de dias por período. As despesas dos serviços restantes somaram R\$ 1.108,00, ficando em segundo lugar nesta comparação. A análise de todos os dados segue no Quadro 11 a seguir.

Quadro 11: Análise das despesas de serviços portuários

SERVIÇOS	PORTOS CATARINENSES		
	APM TERMINALS ITAJAÍ	PORTO DE ITAPOÁ	PORTONAVE NAVEGANTES
Armazenagem 1º período	Período 05 dias. Valor: 0,425% sobre valor CIF pelo período. Valor mínimo: R\$ 632,00 contêiner/período.	Da descarga ao 7º dia. Valor: 0,05% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia. Valor mínimo: R\$ 65,00 ao dia.	6 dias ou fração. Valor: 0,41% sobre o valor CIF. Valor mínimo: R\$ 520,00 pelo período.
Armazenagem 2º período	Do 6º ao 12º dia. Valor: 0,235% sobre valor CIF ao dia. Valor Mínimo: R\$ 140,00 contêiner/dia.	Do 8º dia ao 14º dia. Valor: 0,19% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia. Valor mínimo: R\$ 110,00 ao dia.	A partir do 7º dia. Valor: 0,21% ao dia sobre o valor CIF. Valor mínimo: R\$ 130,00 ao dia.
Armazenagem 3º período	Do 13º ao 21º dia. Valor: 0,285% sobre valor CIF ao dia. Valor Mínimo: R\$ 250,00 contêiner/dia.	Do 15º dia até a retirada. Valor: 0,24% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia. Valor mínimo: R\$ 170,00 ao dia.	A partir do 15º dia. Valor: 0,28% ao dia sobre o valor CIF. Valor mínimo: R\$ 196,00 ao dia.
Posicionamento para vistoria	Posicionamento para conferência/vistoria/pesagem/etc. Retirada do contêiner da pilha e disponibilização do mesmo em área de vistoria. Valor: R\$ 721,00.	Posicionamento para vistoria incluindo abertura de lacre. Valor: R\$ 410,00. Remoção de quadra - por movimentação. Por cada container movimentado, incluindo carregamento do container na carreta. Inclui container não embarcado, mudanças de destino/navio por solicitação do cliente ou de seu representante legal, do transportador rodoviário, da SRFB e MAPA. Valor: R\$ 250,00.	Posicionamento para vistoria de contêineres com carga seca (Dry). Incluindo carregamento do contêiner na carreta, posicionamento e retorno para a área de armazenagem. Valor: R\$ 554,00.
Pesagem de contêiner	Pesagem de contêiner na saída (DI/DTA) e/ou por solicitação dos Órgãos. Valor: R\$ 71,00.	Pesagem incluindo carregamento do container na carreta. Valor: R\$ 410,00.	Pesagem de contêiner de Importação na saída do gate. Valor R\$: 56,00.
Levante de contêiner	Levante contêiner padrão. Handling-out de containeres padrão após desembarço. Valor: R\$ 193,00.	Levante de contêiner na carreta para saída do terminal; compreende a movimentação do container da pilha de armazenamento para a carreta/caminhão. Valor: R\$ 102,00.	Levante de contêiner. Levante de contêiner na carreta para saída do terminal. R\$ 155,00.
Abertura/ Remoção de lacre	Abertura de lacre, movimentação e novo lacre. Valor: R\$ 123,00/ contêiner.	Fornecimento e colocação de lacre. Valor: R\$ 40,30.	Rompimento de lacre e inserção de novo lacre. Valor: R\$ 63,00.
TOTAL DAS DESPESAS	R\$ 1,108.00	R\$ 1,212.30	R\$ 828,00
O total das despesas não considera os valores das armazenagens por se tratarem de percentuais.			

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

4.2 SIMULAÇÕES DE IMPORTAÇÕES

Este subcapítulo trata das simulações de importações realizadas com as despesas de serviços portuários demonstradas anteriormente no Quadro 11. As simulações de importações apresentadas, foram divididas em dois casos: caso 1, armazenagem de 7 dias e caso 2, armazenagem de 14 dias.

Todas as simulações possuem os seguintes valores hipotéticos para representar um processo de importação. O valor *FOB* total utilizado é de USD 100,000.00. O contêiner utilizado para o transporte é um contêiner de 20 pés, pesando 25 toneladas. A taxa de câmbio do dólar é de R\$ 3,00, a taxa de câmbio do dólar do agente marítimo é de R\$ 3,05 e o percentual do seguro é de 0,50%. O valor do desembaraço aduaneiro é de R\$ 1.000,00 e do câmbio é de R\$ 100,00. O porto de origem da mercadoria é o Porto de Shanghai na China.

O Quadro 12 apresenta os valores referentes aos fretes marítimos e despesas de destino, que irão compor as simulações de importações, cotados por meio do agente de cargas *Gross Cargo* no mês de maio de 2015, com os armadores *China Shipping Container Lines (CSCL)* e *Mediterranean Shipping Company (MSC)*, que fazem as linhas de transportes até os portos pesquisados.

Quadro 12: Despesas de fretes marítimos

ORIGEM	SHANGHAI - CHINA ARMADOR CSCL		SHANGHAI - CHINA ARMADOR CSCL		SHANGHAI - CHINA ARMADOR MSC	
DESTINO	APM TERMINALS ITAJAÍ SC - BRASIL		PORTO DE ITAPOÁ SC - BRASIL		PORTONAVE NAVEGANTES SC - BRASIL	
DESPESAS	USD	R\$	USD	R\$	USD	R\$
Frete marítimo	1,220.00	3.721,00	1,220.00	3.721,00	1,200.00	3,660.00
Liberação de BL	108.20	330,00	108.20	330,00	108.20	330,00
THC	245.90	750,00	245.90	750,00	245.90	750,00
ISPS	11.48	35,00	11.48	35,00	11.48	35,00
Devolução de contêiner	27.87	85,00	27.87	85,00	27.87	85,00
Damage fee	32.79	100,00	32.79	100,00	32.79	100,00
Desconsolidação por BL	150.00	457,50	150.00	457,50	150.00	457,50
VALORES TOTAIS	1,796.23	5.478.50	1,796.23	5.478,50	1,776.23	5.417,50
Free time demurrage para todos os portos	28 dias		Câmbio USD		R\$ 3,05	
Transit time para todos os portos	38 dias					

Fonte: Adaptado de cotações dos armadores CSCL e MSC (2015).

No Quadro 13, encontra-se os valores referentes aos fretes rodoviários, com origem nos portos pesquisados e com destino a cidade de Criciúma, Santa Catarina, para compor as simulações de importações.

Quadro 13: Despesas de fretes rodoviários

ORIGEM	DESTINO	VALOR
APM Terminals Itajaí - SC	Criciúma - SC	R\$ 1.580,00
Porto de Itapoá - SC	Criciúma - SC	R\$ 2.425,00
Portonave Navegantes - SC	Criciúma - SC	R\$ 1.580,00

Fonte: Adaptado de cotações do agente de cargas Gross Cargo (2015).

Para melhor entendimento, encontra-se a seguir nos Quadros 14 e 15 respectivamente, o significado dos termos utilizados no comércio exterior, assim como o significado das siglas dos tributos que compõe as simulações de importação a serem apresentadas.

Quadro 14: Significado das siglas e termos do comércio exterior

SIGLAS E TERMOS	SIGNIFICADO
AFRMM	Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante
<i>BL</i>	<i>Bill of Lading</i> = Conhecimento de embarque
<i>CIF</i>	<i>Cost, Insurance and Freight</i> = Custo, seguro e frete
<i>Damage fee</i>	Taxa sobre danos
<i>FOB</i>	<i>Free On Board</i> = Livre a bordo. "Incoterm" Termo Internacional utilizado para indicar que as responsabilidades do exportador na origem referente ao transporte acabam no embarque da mercadoria no porto, sendo esta a etapa onde inicia a responsabilidade do importador.
<i>Free time demurrage</i>	Quantidade de dias livres para sobrestadia de contêiner até a devolução no porto onde o contêiner desembarcou.
<i>ISPS Code</i>	<i>International Ship and Port Facility Security</i> = Código Internacional para Segurança de Navios e Instalações Portuárias
SISCOMEX	Sistema Integrado de Comércio Exterior
<i>THC</i>	<i>Terminal Handling Charge</i> = Taxa de manuseio da carga
<i>Transit time</i>	Tempo de trânsito do navio

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

Quadro 15: Definição dos impostos brasileiros

SIGLA	SIGNIFICADO
II	Imposto de Importação
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
PIS	Programa de Integração Social
COFINS	Contribuição para Financiamento da Seguridade Social
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

Fonte: Adaptado da RFB (2015).

O Quadro 16 representa a composição de cálculo utilizada para realizar as simulações de importações.

Quadro 16: Composição de cálculo da simulação de importação

ETAPA DO CÁLCULO	COMPOSIÇÃO DO CÁLCULO
Total <i>FOB</i>	Quantidade toneladas x Valor unitário USD
Seguro USD	Taxa do seguro x Total <i>FOB</i>
Valor Aduaneiro - VA: Frete + <i>THC</i>	Frete USD x Taxa Agente R\$ + <i>THC</i> R\$
Valor Aduaneiro - VA: Seguro	Seguro USD x Taxa Agente R\$
Valor Aduaneiro - VA: Mercadoria	Total <i>FOB</i> x Taxa R\$
Valor Aduaneiro - VA: Valor Total VA	Soma dos valores: Frete + <i>THC</i> , Seguro e Mercadoria
Despesas da Importação	Soma de todas as despesas da importação
Tributos: II	Valor Total VA x Alíquota do II
Tributos: IPI	Soma do Valor Total VA + Total do II x Alíquota do IPI
Tributos: PIS	Valor Total VA x Alíquota do PIS
Tributos: COFINS	Valor Total VA x Alíquota do COFINS
Tributos: ICMS	Soma do Valor Total VA + II + IPI + PIS + COFINS + Total despesas da importação + Total AFRMM ÷ Coeficiente de ICMS 0,83 x Alíquota de ICMS
Tributos: AFRMM	Frete + <i>THC</i> x Alíquota AFRMM
Total Final R\$	Soma do Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas
Valor Unitário Simples Nacional	Total Simples Nacional ÷ Quantidade Importada Toneladas
Porte da Empresa: Lucro Presumido	Total Final R\$ - Crédito IPI - Crédito ICMS
Porte da Empresa: Lucro Real	Total Final R\$ - Crédito IPI - Crédito PIS - Crédito COFINS - Crédito ICMS

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

A seguir, são demonstradas as simulações de importações, realizadas em planilhas de *excel* com base nos valores hipotéticos apresentados no início deste subcapítulo, nos valores das despesas de serviços portuários do Quadro 11, nos valores das despesas de fretes marítimos do Quadro 12 e nas despesas de fretes rodoviários demonstradas no Quadro 13.

Quadro 17: Simulação de importação APM Terminals Itajaí: 7 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI – CHINA / PORTO DE DESTINO: APM TERMINALS ITAJAÍ - SC					
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3.00
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3.05
				Taxa Seguro	0,50%
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB
\$1,220.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00
Valor Aduaneiro - VA			Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			II	12,00%	R\$ 36.719,52
Composição	Total R\$		IPI	5,00%	R\$ 17.135,78
Frete + THC	R\$ 4.471,00		PIS	2,10%	R\$ 6.425,92
Seguro	R\$ 1.525,00		COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61
Mercadoria	R\$ 300.000,00		ICMS	17,00%	R\$ 82.561,06
Valor Total VA	R\$ 305.996,00		AFRMM	25,00%	R\$ 1.117,75
			Total Tributos		R\$ 173,488.64
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total
Armazenagem 1º período = do 1º ao 5º dia		0,425%	1	-	R\$ 1.300,48
Armazenagem 2º período = do 6º ao 7º dia		0,235%	-	2	R\$ 1.438,18
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 721,00
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 71,00
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 193,00
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 123,00
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50
Desembarço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 6.168,66
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,96
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 1.580,00
Total Geral Despesas					R\$ 10.808,62
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 490.293,26
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.135,78	Porte da Empresa		
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.425,92	Simples Nacional		R\$ 490.293,26
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61			
Crédito ICMS	17%	R\$ 82.561,06	Lucro Presumido		R\$ 390.596,42
Quantidade Importada Toneladas	25				
Valor Unitário Simples Nacional	R\$ 19.611,73		Lucro Real		R\$ 354.641,89

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Quadro 18: Simulação de importação Porto de Itapoá: 7 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI - CHINA / PORTO DE DESTINO: PORTO DE ITAPOÁ - SC					
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3,00
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3,05
				Taxa Seguro	0,50%
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB
\$1,220.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00
Valor Aduaneiro - VA			Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			II	12,00%	R\$ 36.719,52
Composição	Total R\$		IPI	5,00%	R\$ 17.135,78
Frete + THC	R\$ 4.471,00		PIS	2,10%	R\$ 6.425,92
Seguro	R\$ 1.525,00		COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61
Mercadoria	R\$ 300.000,00		ICMS	17,00%	R\$ 82.240,85
Valor Total VA	R\$ 305.996,00		AFRMM	25,00%	R\$ 1.117,75
			Total Tributos		R\$ 173.168,43
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total
Armazenagem 1º período = do 1º ao 7º dia		0,05%	-	7	R\$ 1.070,99
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 660,00
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 410,00
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 102,00
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 40,30
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50
Desembaraço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 4.605,29
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,96
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 2.425,00
Total Geral Despesas					R\$ 10.090,25
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 489.254,67
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.135,78	Porte da Empresa		
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.425,92	Simples Nacional		R\$ 489.254,67
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61			
Crédito ICMS	17%	R\$ 82.240,85	Lucro Presumido		R\$ 389.878,05
Quantidade Importada Toneladas		25			
Valor Unitário Simples Nacional		R\$ 19.570,19	Lucro Real		R\$ 353.923,52

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Quadro 19: Simulação de importação Portonave: 7 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI - CHINA / PORTO DE DESTINO: PORTONAVE - SC					
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3,00
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3,05
				Taxa Seguro	0,50%
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB
\$1,200.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00
Valor Aduaneiro - VA			Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			II	12,00%	R\$ 36.712,20
Composição	Total R\$		IPI	5,00%	R\$ 17.132,36
Frete + THC	R\$ 4.410,00		PIS	2,10%	R\$ 6.424,64
Seguro	R\$ 1.525,00		COFINS	9,65%	R\$ 29.522,73
Mercadoria	R\$ 300.000,00		ICMS	17,00%	R\$ 82.312,00
Valor Total VA	R\$ 305.935,00		AFRMM	25,00%	R\$ 1.102,50
			Total Tributos		R\$ 173.206,42
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total
Armazenagem 1º período = do 1º ao 6º dia		0,41%	1	-	R\$ 1.254,33
Armazenagem 2º período = 7º dia		0,21%	-	1	R\$ 642,46
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 554,00
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 56,00
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 155,00
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 63,00
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50
Desembaraço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 5.046,80
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,35
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 1.580,00
Total Geral Despesas					R\$ 9.686,15
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 488.827,57
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.132,36	Porte da Empresa		
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.424,64	Simples Nacional		R\$ 488.827,57
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.522,73			
Crédito ICMS	17%	R\$ 82.312,00	Lucro Presumido		R\$ 389.383,21
Quantidade Importada Toneladas		25			
Valor Unitário Simples Nacional		R\$ 19.553,10	Lucro Real		R\$ 353.435,85

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Quadro 20: Simulação de importação APM Terminals Itajaí: 14 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI - CHINA / PORTO DE DESTINO: APM TERMINALS ITAJAÍ - SC					
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3,00
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3,05
				Taxa Seguro	0,50%
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB
\$1,220.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00
Valor Aduaneiro - VA			Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			II	12,00%	R\$ 36.719,52
Composição	Total R\$		IPI	5,00%	R\$ 17.135,78
Frete + THC	R\$ 4.471,00		PIS	2,10%	R\$ 6.425,92
Seguro	R\$ 1.525,00		COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61
Mercadoria	R\$ 300.000,00		ICMS	17,00%	R\$ 83.654,72
Valor Total VA	R\$ 305.996,00		AFRMM	25,00%	R\$ 1.117,75
			Total Tributos		R\$ 174.582,30
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total
Armazenagem 1º período = do 1º ao 5º dia		0,425%	1	-	R\$ 1.300,48
Armazenagem 2º período = do 6º ao 12º dia		0,235%	-	7	R\$ 5.033,63
Armazenagem 3º período = do 13º ao 14º dia		0,285%	-	2	R\$ 1.744,18
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 721,00
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 71,00
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 193,00
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 123,00
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50
Desembaraço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 11.508,29
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,96
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 1.580,00
Total Geral Despesas					R\$ 16.148,25
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 496.726,55
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.135,78	Porte da Empresa		
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.425,92	Simples Nacional		R\$ 496.726,55
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61			
Crédito ICMS	17%	R\$ 83.654,72	Lucro Presumido		R\$ 395.936,05
Quantidade Importada Toneladas		25			
Valor Unitário Simples Nacional		R\$ 19.869,06	Lucro Real		R\$ 359.981,52

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Quadro 21: Simulação de importação Porto de Itapoá: 14 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI - CHINA / PORTO DE DESTINO: PORTO DE ITAPOÁ - SC					
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3,00
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3,05
				Taxa Seguro	0,50%
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB
\$1,220.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00
Valor Aduaneiro - VA			Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			II	12,00%	R\$ 36.719,52
Composição	Total R\$		IPI	5,00%	R\$ 17.135,78
Frete + THC	R\$ 4.471,00		PIS	2,10%	R\$ 6.425,92
Seguro	R\$ 1.525,00		COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61
Mercadoria	R\$ 300.000,00		ICMS	17,00%	R\$ 83.074,41
Valor Total VA	R\$ 305.996,00		AFRMM	25,00%	R\$ 1.117,75
			Total Tributos		R\$ 174.001,99
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total
Armazenagem 1º período = do 1º ao 7º dia		0,05%	-	7	R\$ 1.070,99
Armazenagem 2º período = do 8º ao 14º dia		0,19%	-	7	R\$ 4.069,75
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 660,00
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 410,00
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 102,00
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 40,30
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50
Desembarço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 8.675,03
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,96
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 2.425,00
Total Geral Despesas					R\$ 14.159,99
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 494.157,98
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.135,78	Porte da Empresa		
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.425,92	Simples Nacional		R\$ 494.157,98
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.528,61			
Crédito ICMS	17%	R\$ 83.074,41	Lucro Presumido		R\$ 393.947,79
Quantidade Importada Toneladas	25				
Valor Unitário Simples Nacional	R\$ 19.766,32		Lucro Real		R\$ 357.993,26

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Quadro 22: Simulação de importação Portonave: 14 dias de armazenagem

PORTO DE ORIGEM: SHANGHAI - CHINA / PORTO DE DESTINO: PORTONAVE - SC															
Modal	Equipamento	Contêiner	Moeda	Taxa R\$	R\$ 3,00										
Marítimo	Contêiner de 20' FCL	1	Dólar	Taxa Agente R\$	R\$ 3,05										
				Taxa Seguro	0,50%										
Frete USD	THC R\$	Seguro USD	Toneladas	Valor Un. USD	Total FOB										
\$1,200.00	R\$ 750,00	\$500.00	25	\$ 4,000.00	\$100,000.00										
<div>Valor Aduaneiro - VA</div> <table><tr><td>Composição</td><td>Total R\$</td></tr><tr><td>Frete + THC</td><td>R\$ 4.410,00</td></tr><tr><td>Seguro</td><td>R\$ 1.525,00</td></tr><tr><td>Mercadoria</td><td>R\$ 300.000,00</td></tr><tr><td>Valor Total VA</td><td>R\$ 305.935,00</td></tr></table>			Composição	Total R\$	Frete + THC	R\$ 4.410,00	Seguro	R\$ 1.525,00	Mercadoria	R\$ 300.000,00	Valor Total VA	R\$ 305.935,00	Tributos	Alíquotas	Totais Tributos
			Composição	Total R\$											
			Frete + THC	R\$ 4.410,00											
			Seguro	R\$ 1.525,00											
			Mercadoria	R\$ 300.000,00											
			Valor Total VA	R\$ 305.935,00											
			II	12,00%	R\$ 36.712,20										
			IPI	5,00%	R\$ 17.132,36										
PIS	2,10%	R\$ 6.424,64													
COFINS	9,65%	R\$ 29.522,73													
ICMS	17,00%	R\$ 83.233,12													
		AFRMM	25,00%	R\$ 1.102,50											
		Total Tributos		R\$ 174.127,54											
Despesas da Importação		%	Período	Dias	Total										
Armazenagem 1º período = do 1º ao 6º dia		0,41%	1	-	R\$ 1.254,33										
Armazenagem 2º período = do 8º ao 14º dia		0,21%	-	8	R\$ 5.139,71										
Posicionamento para vistoria		-	-	-	R\$ 554,00										
Pesagem de contêiner		-	-	-	R\$ 56,00										
Levante contêiner		-	-	-	R\$ 155,00										
Abertura/ Remoção de lacre		-	-	-	R\$ 63,00										
BL Fee/Liberação de BL		-	-	-	R\$ 330,00										
ISPS		-	-	-	R\$ 35,00										
Devolução de contêiner		-	-	-	R\$ 85,00										
Damage fee		-	-	-	R\$ 100,00										
Desconsolidação por BL		-	-	-	R\$ 457,50										
Desembarço aduaneiro		-	-	-	R\$ 1.000,00										
Câmbio		-	-	-	R\$ 100,00										
Taxa de utilização Siscomex		-	-	-	R\$ 214,50										
Total Despesas da Importação		-	-	-	R\$ 9.544,04										
Assessoria		1%	-	-	R\$ 3.059,35										
Frete Rodoviário		-	-	-	R\$ 1.580,00										
Total Geral Despesas					R\$ 14.183,39										
Total Final R\$ (Valor VA + Total Tributos + Total Geral Despesas)					R\$ 494.245,93										
Crédito IPI	5,00%	R\$ 17.132,36	Porte da Empresa												
Crédito PIS	2,10%	R\$ 6.424,64	Simples Nacional		R\$ 494.245,93										
Crédito COFINS	9,65%	R\$ 29.522,73													
Crédito ICMS	17%	R\$ 83.233,12	Lucro Presumido		R\$ 393.880,45										
Quantidade Importada Toneladas		25													
Valor Unitário Simples Nacional		R\$ 19.769,84	Lucro Real		R\$ 357.933,09										

Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

4.3 ANÁLISE DAS DESPESAS DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS APLICADAS EM SIMULAÇÕES DE IMPORTAÇÕES

Como objetivo específico final, buscou-se por meio da pesquisa apresentar as alternativas com os menores custos no final de um processo de importação aos clientes de uma *trading company* da cidade de Criciúma - SC.

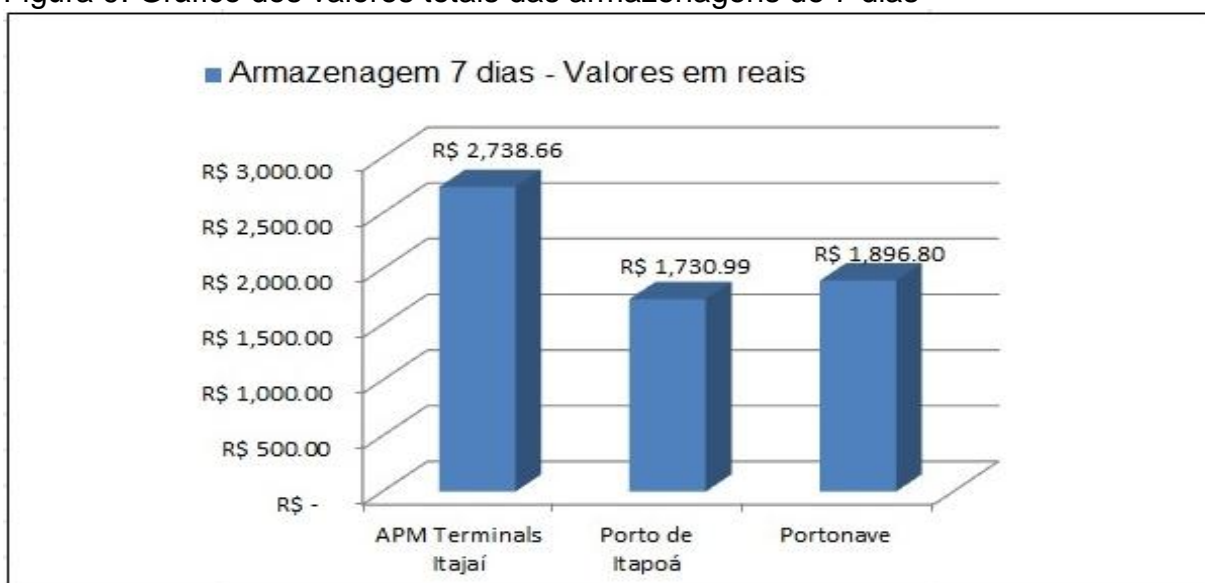
Nos subcapítulos anteriores, foram apresentadas as simulações de importações, que foram realizadas com base nos valores hipotéticos apresentados no início do capítulo 4, nos valores das despesas de serviços portuários do Quadro 11, nos valores das despesas de fretes marítimos do Quadro 12 e nas despesas de fretes rodoviários demonstradas no Quadro 13.

A seguir, estão as análises do Caso 1 – Importação com armazenagem de 7 dias e Caso 2 – Importação com armazenagem de 14 dias.

4.3.1 Caso 1 – Importação com armazenagem de 7 dias

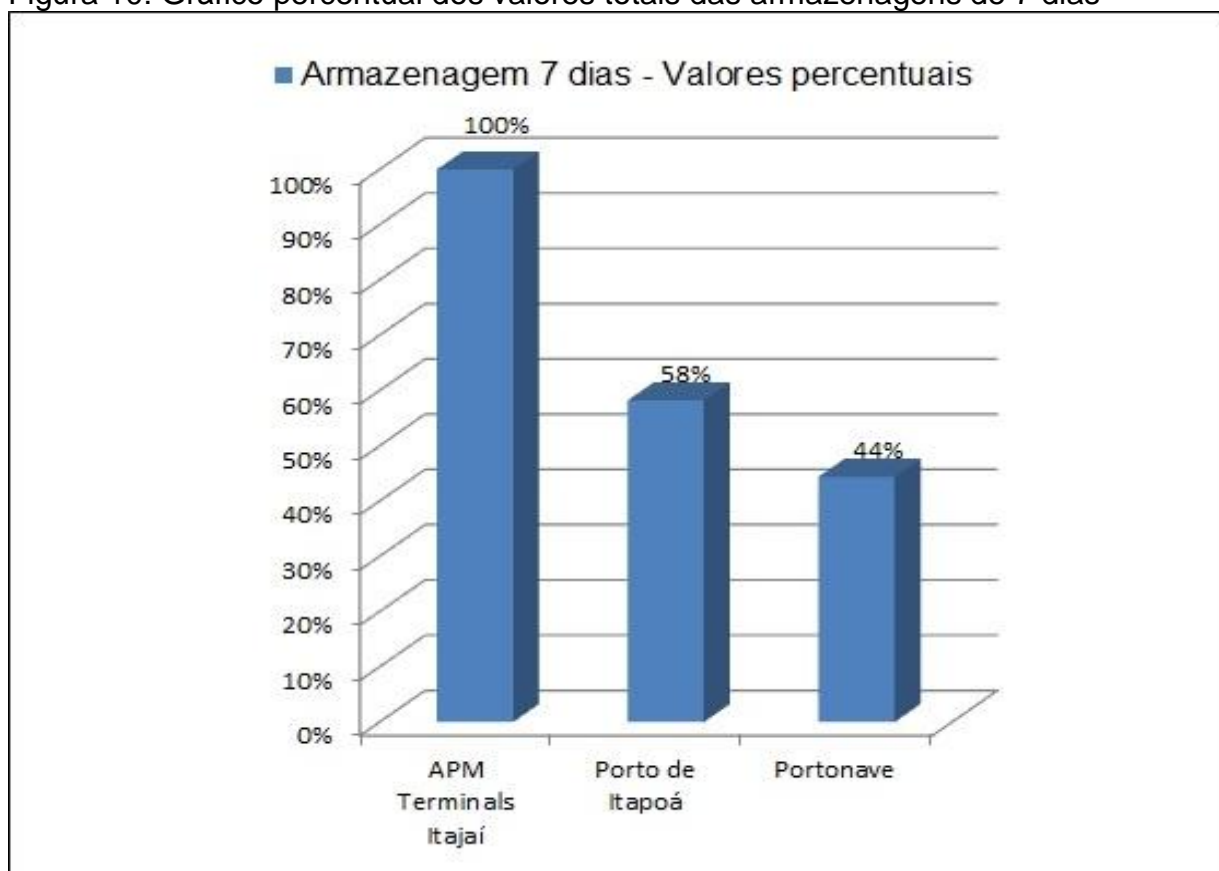
Encontra-se aqui, os gráficos representados respectivamente pelas Figuras 9 e 10, que servem para explicar as análises do caso 1, com armazenagem de 7 dias. Todos os gráficos possuem como parâmetro a APM Terminals Itajaí, por apresentar o valor mais elevado de armazenagem.

Figura 9: Gráfico dos valores totais das armazenagens de 7 dias



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Figura 10: Gráfico percentual dos valores totais das armazenagens de 7 dias



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Os primeiros casos a serem analisados são as simulações de importações com armazenagem de 7 dias. A pesquisa mostra que a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, representada no Quadro 17, resultou em um valor de armazenagem de R\$ 2.738,66, valor representado no gráfico da Figura 9, e com valor final da importação de R\$ 490.293,26. Considerando o tempo de armazenagem de 7 dias, a APM Terminals Itajaí apresenta o valor mais elevado de armazenagem, assim como o maior valor final na importação.

Tendo como parâmetro a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, que apresenta o maior valor de armazenagem para 7 dias e maior valor final da importação, observa-se que a Portonave apresenta o valor de R\$ 1.896,80 conforme o gráfico da Figura 9, sendo este o segundo maior valor de armazenagem de 7 dias, representando um percentual de 44% menor que o valor total de armazenagem da APM Terminals Itajaí, conforme a o gráfico da Figura 10. A Portonave apresenta o menor valor final na importação, somando R\$ 488.827,57.

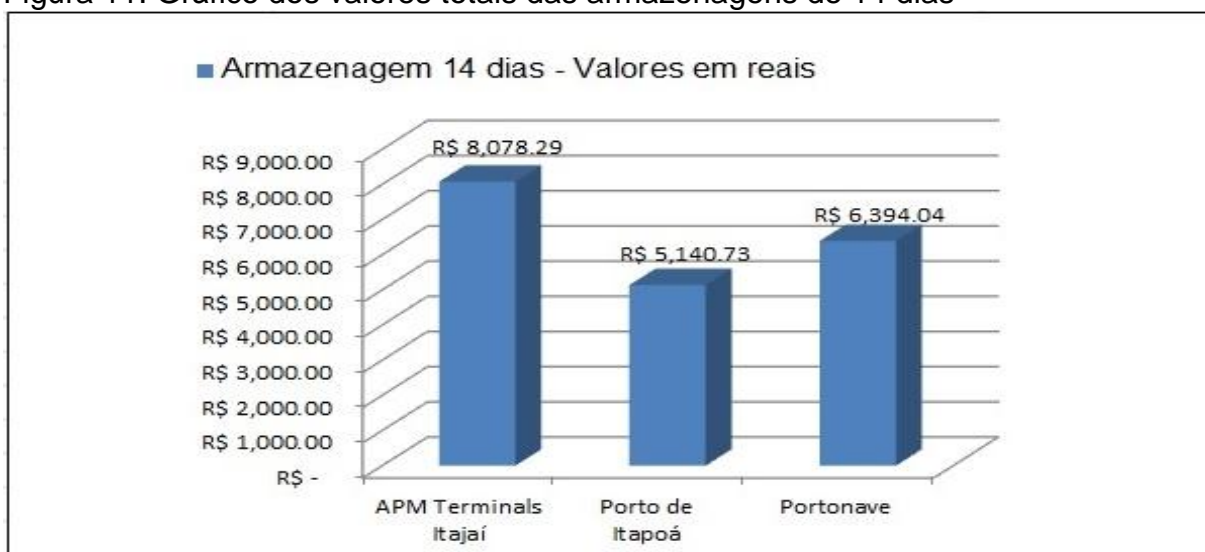
Comparando a simulação da APM Terminals Itajaí com a simulação do Porto de Itapoá, observa-se que a armazenagem de 7 dias do Porto de Itapoá é a menor entre todos os portos analisados, com o valor de R\$ 1.730,99 conforme o gráfico da Figura 9, e um percentual de 58% menor em relação a armazenagem de 7 dias da APM Terminals, de acordo com o gráfico da Figura 10. O Porto de Itapoá fica em segundo lugar entre os portos referente ao valor final da importação, com R\$ 489.254,67, diferença que se observa na simulação, devido ao valor do frete rodoviário ser mais caro que os outros dois portos pesquisados.

Analisando o caso 1, observou-se que em termos de armazenagem de 7 dias, o Porto de Itapoá apresenta o menor valor. Por possuir um valor de frete maior que os portos pesquisados, a importação realizada por meio do Porto de Itapoá obtem no final o valor de R\$ 489.254,67, ficando em segundo lugar conforme apontado anteriormente. A importação realizada por meio da Portonave apresenta o valor mais vantajoso, somando R\$ 488.827,57.

4.3.2 Caso 2 – Importação com armazenagem de 14 dias

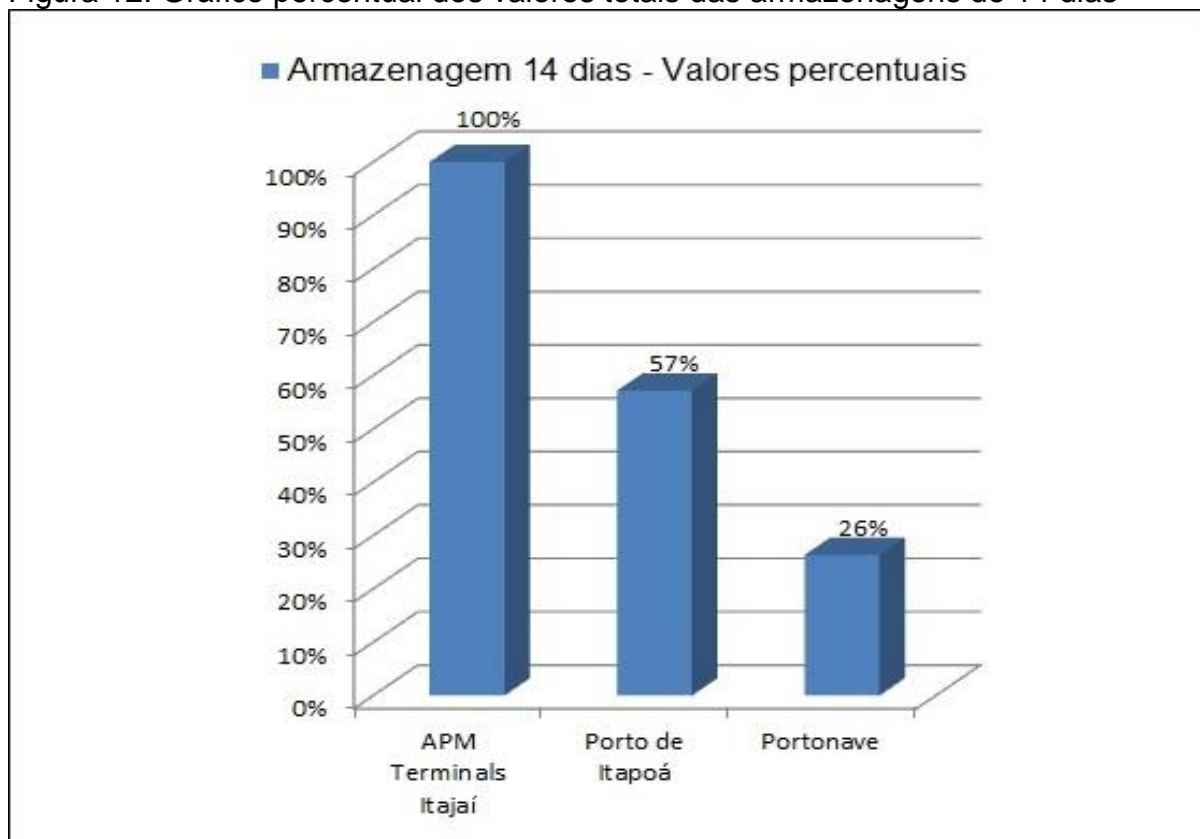
Apresenta-se a seguir, os gráficos das Figuras 11 e 12, contendo dados para melhor explanar as análises do caso 2, com armazenagem de 14 dias. Todos os gráficos possuem como parâmetro a APM Terminals Itajaí, por apresentar o valor mais elevado de armazenagem.

Figura 11: Gráfico dos valores totais das armazenagens de 14 dias



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Figura 12: Gráfico percentual dos valores totais das armazenagens de 14 dias



Fonte: Dados obtidos pela pesquisa (2015).

Compõem os segundos casos, as simulações de importações com armazenagem de 14 dias. A pesquisa mostra que a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, representada no Quadro 20, resultou em um valor armazenagem de R\$ 8.078,29 valor representado no gráfico da Figura 11, e com valor final da importação de R\$ 496.726,55. Considerando o tempo de armazenagem de 14 dias, a APM Terminals Itajaí apresenta o valor mais elevado de armazenagem, assim como o maior valor final na importação.

Possuindo como parâmetro a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, que apresenta o maior valor de armazenagem para 14 dias e maior valor final da importação, observa-se que a simulação da Portonave apresenta o valor de R\$ 6.394,04 conforme o gráfico da Figura 11, sendo este o segundo maior valor de armazenagem para 7 dias, representando um percentual de 26% menor que o valor total de armazenagem da APM Terminals Itajaí, conforme a o gráfico da Figura 12. A simulação da Portonave, representada no Quadro 22, apresenta o segundo menor valor final na importação, tendo como total o valor de R\$ 494.245,93.

Equiparando a simulação da APM Terminals Itajaí com a simulação do Porto de Itapoá, observa-se que a armazenagem de 14 dias do Porto de Itapoá é a menor entre todos os portos analisados, com o valor de R\$ 5.140,73 conforme o gráfico da Figura 11, e um percentual de 57% menor em relação a armazenagem de 14 dias da APM Terminals, de acordo com o gráfico da Figura 12. O Porto de Itapoá fica em primeiro lugar entre os portos referente ao valor final da importação, com R\$ 494.157,98, conforme simulação do Quadro 21, tendo apenas R\$ 87,95 de diferença da Portonave e R\$ 2.568,57 da APM Terminals Itajaí.

Finalizando a análise do caso 2, observou-se que em termos de armazenagem de 14 dias, o Porto de Itapoá apresenta o menor valor, possuindo também o menor valor no final da simulação de importação. Mesmo possuindo um valor de frete rodoviário mais caro que os outros dois portos pesquisados, apresenta o valor final mais vantajoso.

5 CONCLUSÃO

Como abordado na introdução desta monografia, a região Sul de Santa Catarina possui grandes empresas que importam por meio de *trading companies*, que dentre seus principais serviços está a prospecção de novos fornecedores no exterior para realizar importações. Conforme o MDIC (2014), o estado de Santa Catarina ficou em terceiro lugar no primeiro semestre de 2014 importando US\$ FOB 401,506,642, sendo este valor 15,53% do total nacional de importações realizadas exclusivamente através de *trading companies*.

Com base nas informações anteriores, entendeu-se que as importações por meio de *trading companies* estão cada vez mais ganhando espaço. Para manter esse crescimento, se faz necessário reavaliar as alternativas que dizem respeito aos processos da importação. O objetivo geral desta monografia delimitou-se em realizar uma análise comparativa das despesas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.

Utilizando o pensamento já citado para introduzir a monografia, onde Pompermayer e Lima (2002) afirmam que uma boa gestão de custos nas empresas depende da coragem e consequentemente da decisão dos administradores em mudar processos e comportamentos, o primeiro objetivo específico da monografia buscou destacar e comparar as principais despesas das tabelas de serviços portuários dos portos de Itajaí, Itapoá e Navegantes.

Compreendendo a APM Terminals Itajaí e a Portonave, portos já utilizados pela *trading company* da qual a pesquisa é destinada, o acadêmico também incluiu o porto de Itapoá, do qual não é utilizado atualmente pela *trading company* que motivou o acadêmico a realizar a pesquisa.

Conforme a introdução do capítulo 4, as despesas de serviços portuários foram identificadas no Quadro 11. Realizada a comparação, foi cumprido com o segundo objetivo específico da monografia, que foi verificar a possibilidade de disparidade entre as despesas das tabelas de serviços portuários dos portos pesquisados.

No subcapítulo 4.1, foram descritas essas comparações, sendo que a primeira disparidade observada na análise foi a de armazenagem nos três períodos entre os portos pesquisados, assim como a quantidade de dias de cada período se

mostrou diferente para cada porto. Os valores são cobrados por dia ou período, possuindo percentuais e valores mínimos diferentes.

O terceiro objetivo específico da monografia foi a aplicação das despesas de serviços portuários pesquisadas em simulações de importações. Os primeiros casos analisados, foram as simulações de importações com armazenagem de 7 dias.

Por meio da pesquisa, concluiu-se que a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, representada no Quadro 17, resultou em um valor total de R\$ 2.738,66, sendo este o maior valor de armazenagem, possuindo R\$ 490.293,26 como valor final na simulação de importação. Tendo como parâmetro a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, que apresenta o maior valor de armazenagem para 7 dias e maior valor final da importação, a simulação da Portonave, apresentada no Quadro 19, resultou no valor total de R\$ 1.896,80, sendo este o segundo maior valor de armazenagem para 7 dias, representando um percentual 44% menor que o valor total de armazenagem da APM Terminals Itajaí. A Portonave apresentou o menor valor final na importação, somando R\$ 488.827,57.

Com a comparação da simulação da APM Terminals Itajaí com a simulação do Porto de Itapoá, demonstrada no Quadro 18, observou-se que a armazenagem de 7 dias do Porto de Itapoá é a menor entre todos os portos analisados, com o valor total de R\$ 1.730,99, possuindo um percentual de 58% menor em relação a armazenagem de 7 dias da APM Terminals. O Porto de Itapoá fica em segundo lugar entre os portos referente ao valor final da importação, com R\$ 489.254,67, diferença que se observou na simulação, devido ao valor do frete rodoviário ser mais caro que os outros dois portos pesquisados.

Concluindo a análise do caso 1, levando em consideração o tempo de armazenagem de 7 dias, a APM Terminals Itajaí apresentou o valor mais elevado de armazenagem, assim como o maior valor final na importação, sendo este o valor de R\$ 490.293,26. Observou-se que em termos de armazenagem de 7 dias, o Porto de Itapoá apresentou o menor valor. Por possuir um valor de frete maior que os portos pesquisados, a importação realizada por meio do Porto de Itapoá obteve no final o valor de R\$ 489.254,67, ficando em segundo lugar conforme apontado anteriormente. A importação realizada por meio da Portonave apresentou o valor mais vantajoso, somando R\$ 488.827,57.

Na análise do caso 2, as simulações de importações foram realizadas com armazenagem de 14 dias. A pesquisa mostrou que a simulação de importação da APM Terminals Itajaí, representada no Quadro 20, resultou em um valor total armazenagem de R\$ 8.078, sendo este o maior valor de armazenagem e com valor final da importação de R\$ 496.726,55, sendo este o maior das simulações valor entre os portos.

A simulação de importação da APM Terminals Itajaí serviu como parâmetro para as análises das simulações dos outros portos, por ter apresentado o maior valor de armazenagem para 14 dias e maior valor final da importação. Observou-se que a armazenagem da Portonave apresentou o valor total de R\$ 6.394,04, sendo este o segundo maior valor de armazenagem para 7 dias, representando um percentual de 26% menor que o valor total de armazenagem da APM Terminals Itajaí. A Portonave apresentou em sua simulação, o segundo menor valor final na importação, totalizando R\$ 494.245,93.

Comparando a simulação da APM Terminals Itajaí com a simulação do Porto de Itapoá, concluiu-se que a armazenagem de 14 dias do Porto de Itapoá é a menor entre todos os portos analisados, com o valor total de R\$ 5.140,73, e um percentual de 57% menor em relação a armazenagem de 14 dias da APM Terminals. A simulação de importação do Porto de Itapoá fica em primeiro lugar entre os portos referente ao valor final da importação, com R\$ 494.157,98, possuindo apenas R\$ 87,95 de diferença da Portonave e R\$ 2.568,57 da APM Terminals Itajaí.

Concluindo a análise do caso 2, a APM Terminals Itajaí apresentou o valor mais elevado de armazenagem, assim como o maior valor final na importação, levando em consideração o tempo de armazenagem de 14 dias. O Porto de Itapoá apresentou o menor valor para armazenagem de 14 dias, possuindo também o menor valor no final da simulação de importação. Mesmo possuindo um valor de frete rodoviário mais caro que os outros dois portos pesquisados, apresentou o valor final mais vantajoso.

Após serem analisadas as conclusões anteriores, e levando em consideração o último objetivo específico da monografia, que é apresentar as alternativas com os menores custos no final de um processo de importação aos clientes de uma *trading company* da cidade de Criciúma – SC, percebeu-se que as diferenças apuradas mostram que o Porto de Itapoá apresenta-se como uma nova

alternativa para as importações dos clientes da *trading company* que a pesquisa se destina, por oportunizar valores de armazenagem menores nas simulações com armazenagem de 14 dias.

Aos clientes que optarem por não nacionalizar suas cargas na primeira semana, frequentemente tempo necessário para liberação da mercadoria após o desembarque, sendo a não ocorrência da nacionalização por motivos financeiros ou logísticos, podem se utilizar de valores de armazenagem menores no Porto de Itapoá, até que decidam desembaraçar suas mercadorias.

A utilização do Porto de Itapoá se mostra interessante, e fica como sugestão para a *trading company* para qual a pesquisa é dedicada, caso venha a prospectar novos clientes das cidades do norte e nordeste de Santa Catarina, como a cidade de Joinville, que é a maior e a mais industrializada de Santa Catarina, ficando a 80km a sudoeste de Itapoá, e até mesmo clientes do estado do Paraná, da qual o porto fica a 140km ao norte da capital Curitiba, maior cidade do estado.

A pesquisa foi limitada ao porto de Itajaí, administrado pela APM Terminals Itajaí SA, ao Porto de Itapoá e ao Porto de Navegantes, a Portonave. Como proposta para estudos futuros relativos a este tema, podem ser pesquisados os outros portos catarinenses, inclusive os terminais portuários que se encontram fora da área portuária, que servem para armazenagem de mercadorias.

A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, refere-se aos diferentes tipos de estruturas para que a atividade portuária possa ser desenvolvida, dentre outras disposições, não se posicionando à respeito das tarifas que essas instalações praticam. Com isso, possibilita que as administrações portuárias cobrem valores diferentes para os mesmos serviços que prestam os outros portos, inclusive permite a participação do setor privado, fomentando assim uma concorrência, comprovada por meio dos resultados da pesquisa que foi apresentada.

Concluiu-se que o tema é de relevância para profissionais das áreas de logística, comércio exterior e administração, assim como para acadêmicos que desejam aprofundar seus conhecimentos relativos ao tema. Oportunizou uma pesquisa para uma *trading company* da cidade de Criciúma – SC, que poderá utilizar da forma que lhe for mais interessante. Agregou a Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC, mais uma obra que servirá para outras pesquisas, e com certeza proporcionou ao acadêmico muito conhecimento por meio das pesquisas e da elaboração da monografia

REFERÊNCIAS

ABEPRA. Associação Brasileira dos Portos Secos e Clias. Disponível em: <<http://www.abepara.org.br>>. Acesso em: 9 out. 2014.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 19 out. 2014.

_____. **Perguntas frequentes**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PerguntasFrequentes.asp>>. Acesso em: 19 out. 2014.

APPA. ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA. **Dicionário Básico Portuário**. 2º ed. [2011 ?]. Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/arquivos/File/dicionario2011.pdf>>. Acesso em: 23 abri. 2015.

BERTERO, Carlos Osmar; IWAI, Tatiana. Revista de Administração Contemporânea: **Uma visita ao Barão**. Curitiba. Vol.9. set. 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1415-65552005000600002&script=sci_arttext>. Acesso em: 27 out. 2014.

BRASIL. **Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso em: 07 jun. 2015.

_____. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nos 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nos 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nos 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#art76>. Acesso em: 07 jun. 2015.

_____. MDIC. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Empresa Comercial Exportadora**. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=252&refr=4495>>. Acesso em: 31 ago. 2014.

_____. Balança comercial brasileira: **Trading Companies**. <<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=3371>> Acesso em: 31 ago. 2014.

_____. **Território aduaneiro**. <http://www.mdic.gov.br/sistemas_web/aprendex/default/index/popup/id/186>.

Acesso em: 31 ago. 2014.

_____. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTE. **Política de transportes**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/politica-de-transportes.html>>.

_____. **Transporte aquaviário**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario.html>>. 20 abr. 2015.

_____. SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Institucional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

_____. **Sistema portuário nacional**. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

BRASIL EXPORT: Guia De Comércio Exterior. **Definição de exportação**. Disponível em: <<http://www.brasilexport.gov.br/definicao-de-importacao>>. Acesso em: 12 out. 2014.

_____. **Fluxograma do processo de importação**. <<http://www.brasilexport.gov.br/fluxograma-processo-de-importacao-0>>. Acesso em: 12 out. 2014.

_____. **Órgãos anuentes**. <<http://www.brasilexport.gov.br/orgaos-anuentes>>. Acesso em: 12 out. 2014.

CABRAL, Elisa Bezerra. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá - SC**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2011.

CASTRO, N., ESPOSITO, J. R., CARRIS, L. **Definição e implantação dos novos marcos regulatórios nas áreas de infra-estrutura**. Brasília: Ipea/Sest, 1997.

CONIT. CONSELHO NACIONAL DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE. **Conit**. Disponível em: <<http://www.epl.gov.br/conit>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

CURCINO, G. A. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias e práticas portuárias**: um estudo de caso no porto de Belém. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2007. Disponível em: <http://bdtd.bce.unb.br/tesesimplificado/tde_arquivos/9/TDE-2008-01-21T150103Z-2216/Publico/Dissert_Gabrielle%20dos%20Anjos%20Curcino.pdf>. Acesso em: 26 abr. 2015.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. 4. ed. São Paulo: Futura, 2000.

FAORO, Raymundo. **Os donos do poder**. 3 ed. São Paulo: Globo, 2001.

FARIA, Ana Cristina de; COSTA, Maria de Fatima Gameiro da. **Gestão de Custos Logísticos**. São Paulo: Atlas, 2005.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 26 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1997.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo; Organizadores. **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2009.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros**: a longa e constante espera. Economia e Sociedade. Campinas, 2007.

_____. **Portos, ferrovias e a navegação em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2013.

IPEA. INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Portos Brasileiros**: Diagnóstico, políticas e perspectivas. Série eixos do desenvolvimento brasileiro. Comunicados do IPEA. nº 48. 60p, maio. 2010.

KAPPEL, Raimundo F. **Portos brasileiros**: novo desafio para a sociedade.

Disponível em:

<http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappel.htm>. Acesso em: 01 nov. 2014.

KEEDI, Samir. **ABC do Comércio Exterior**: Abrindo as Primeiras Páginas. 4.ed São Paulo: Aduaneiras, 2011.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1991. 270 p.

LINS, Gustavo Quintella Marreiro. **Uma avaliação estratégica do sistema portuário catarinense**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2012, 99 p.

MARQUES, Luiz Reni. Governo garante investimentos nos portos do Sul. **Revista do Comércio Exterior**, Porto Alegre, RS, ano XX, n. 414, p. 5-9, jan. 2011.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de Metodologia Científica**: Projetos de Pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses. São Paulo, Pioneira Thomson Learning, 2002, p.320

PIZZOLATO, Nelio D.; SCAVARDA, Luiz Felipe; PAIVA, Rodrigo. **Zonas de Influência – Hinterlands**: Conceituação e Metodologias para sua Delimitação. *Gestão & Produção*, V. 17, N. 3, setembro, 2010, pp.553-566. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-530X2010000300009&script=sci_abstract&lng=pt>. Acesso em: 26 abr. 2015.

POMPERMAYER, Cleonice Bastos; LIMA, João Evangelista Pereira. **Coleção Gestão Empresarial – FAE/Gazeta do Povo: Gestão Empresarial**. Curitiba: RPC, 2002, volume 4.

PORTO DE ITAJAÍ. **Apresentação**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/apresentacao>>. Acesso em: 19 nov. 2014.

_____. **Localização**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/localizacao>>. Acesso em: 19 nov. 2014.

PORTONAVE. **Histórico**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/historico.html>>. Acesso em: 22 nov. 2014.

_____. **Localização**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/localizacao.html>>. Acesso em: 22 nov. 2014.

PORTO DE ITAPOÁ - **Porto de Itapoá**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/73>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

_____. **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/68>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

_____. **Localização**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/72>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

_____. **Acionistas**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/71>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

PORTO SEM PAPEL. **Área do porto organizado**. Disponível em: <<http://www.portosempapel.gov.br/sep/glossario-portuario/area-do-porto-organizado>>. Acesso em: 19 out. 2014.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil Contemporâneo**. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PREFEITURA DE NAVEGANTES. **História**. Disponível em: <<http://www.navegantes.sc.gov.br/c/historia>>. Acesso em: 24 nov. 2014.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. **Importação por conta e ordem e importação por encomenda**. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/contaordemencomenda/default.htm>>. Acesso em: 31 ago. 2014.

_____. **Órgãos anuentes na importação**. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/manuaisweb/importacao/topicos/procedimentos_pr_eliminares/orgaos_anuentes.htm>. Acesso em: 31 ago. 2014.

RICHARDSON, R. J. Pesquisa **Social: Métodos e Técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas,

1999.

ROJAS, Pablo. **Introdução à Logística Portuária e Noções de Comércio Exterior**. Porto Alegre: Bookman 2014, 212p.

SILVA, Silmara Nascimento da. **Porto de Itajaí**: o impacto da abertura de mercado e consequente municipalização. Itajaí: Editora Univali, p. 156, 2001.

TRIVIÑOS, A. N. S. Introdução à pesquisa em ciências sociais: **a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

UNESP. UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA. Manual de importação da UNESP. Pró Reitoria de Administração. 2003. Disponível em: <<http://www.unesp.br/prad/importacao/manual-importacao.pdf>>. Acesso em: 26 abr. 2015.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

_____. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

ANEXO

ANEXO A - Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013



Presidência da República

Casa Civil

Subchefia para Assuntos Jurídicos

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013.

[Mensagem de veto](#)

[Conversão da Medida Provisória nº 595](#)

[Regulamenta](#)

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DEFINIÇÕES E OBJETIVOS

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

§ 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público.

§ 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei.

§ 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#);

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadoiro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

- I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;
- II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e
- III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

- I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;
- II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;
- III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;
- IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;
- V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;
- VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;
- VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI

DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e

VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a [Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974](#).

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do [inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#).

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no [inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a [Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011](#).

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na [Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997](#).

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#), que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1º A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2º (VETADO).

§ 3º Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#).

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizatárias e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da [Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996](#).

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

- I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;
- II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;
- III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e
- IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas [Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011](#), [8.987, de 13 de fevereiro de 1995](#), e [8.666, de 21 de junho de 1993](#).

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O [art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966](#), passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“[Art. 13.](#) Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:

.....” (NR)

“[Art. 14.](#) Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....

[III](#) - depende de autorização:

.....

[c](#)) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

.....

[g](#)) (revogada);

[h](#)) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

[I](#) - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“[Art. 21.](#) Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“[Art. 23.](#) Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....

[II](#) - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

[III](#) - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....

[§ 1º](#) A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)

“Art. 27.

[I](#) - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....

III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda;

XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade com o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#);

XXVII - (revogado).

§ 1º

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão

ao disposto na Lei nº8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

.....” (NR)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizadas de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a [Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012](#).

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

.....

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A [Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003](#), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. À Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....

§ 2º

.....

III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....

V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

.....

XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A [Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#), passa a vigorar acrescida do seguinte art.

10-A:

“[Art. 10-A](#). É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da [Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991](#), e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

[Parágrafo único](#). O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

I - a [Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993](#);

II - a [Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007](#);

III - o [art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006](#);

IV - o [art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007](#);

V - os seguintes dispositivos da [Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001](#):

a) as [alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14](#);

b) as [alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27](#);

c) o [inciso XXVII do caput do art. 27](#);

d) os [§§ 3º e 4º do art. 27](#); e

e) o [inciso IV do caput do art. 81](#); e

VI - o [art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998](#).

Brasília, 5 de junho de 2013; 192^a da Independência e 125^a da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra

ANEXO B – Tabela APM Terminals Itajaí SA


www.apmterminals.com.br

TABELA DE SERVIÇOS BÁSICOS APM TERMINALS ITAJAÍ

(vigência a partir de 01/01/2015 – Valores Expressos em Reais)

A – Armazenagem de Importação (carga contêinerizada)

Serviço	Descrição	Valores	
1º Período	Período de 05 dias	0,425% pelo período	Valor Mínimo R\$ 632,00 contêiner/período
2º Período	Do 6º ao 12º dia	0,235% ao dia	Valor Mínimo R\$ 140,00 contêiner/dia
3º Período	Do 13º ao 21º dia	0,285% ao dia	Valor Mínimo R\$ 250,00 contêiner/dia
4º Período	A partir do 22º em diante	0,33% ao dia	Valor Mínimo R\$ 290,00 contêiner/dia

NOTAS:

- Valor de Armazenagem calculado sobre o valor da mercadoria (CIF) e por contêiner.
- Em caso de Cargas IMO (qualquer classificação), se adicione 100% sobre a tarifa ora vigente acima informada.
- Em caso de contêineres com Excesso ou Cargas Projeto/Break-bulk, se adicione 100% sobre a tarifa ora vigente acima.
- Caso haja mais de uma DI em um contêiner, a cobrança referente Valores Mínimos será efetuada por DI.
- Em caso retiradas de DTA, além dos custos básicos que se referem a armazenagem, levante e pesagem será cobrada uma taxa de R\$ 1.181,00 (por contêiner) para atendimento e coordenação deste trâmite (TAXA ADMINISTRATIVA DE DTA).
- Taxa Administrativa de R\$ 1.181,00 (por contêiner) também será aplicada para TAPS atendidas no recinto APM Terminalis visto necessidade de atendimento específico tanto documental como operacional.
- Em caso de transbordo, será cobrada a taxa de R\$ 2,00 por tonelada/dia diretamente do Armador/cia Marítima operadora do embarque.

B – Armazenagem de Importação (LCL/FCL desovada no Armazém)

Serviço	Descrição	Valores	
1º Período	Período de 07 dias	0,81% pelo período	Valor Mínimo R\$ 295,00 lote/período
2º Período	Do 8º ao 14º dia	0,18% ao dia	Valor Mínimo R\$ 54,00 lote/dia
3º Período	A partir do 15º dia	0,23% ao dia	Valor Mínimo R\$ 54,00 lote/dia


www.apmterminals.com.br
NOTAS:

- Para operação LCL, será cobrada uma taxa administrativa de R\$ 375,00 por BL/House.
- Caso carga a ser transferida via DTA para outro recinto com até 48 horas de presença de carga, custo fixo a ser cobrado do Importador de R\$ 1.161,00 por Lote.
- Adicional de 0,15% sobre o valor CIF da mercadoria referente Seguro de Carga.

C – Armazenagem de Exportação

Serviço	Descrição	Valores	
1º Período	Período de 07 dias	R\$ 0,00	Franquia de 07 dias
2º Período	A partir do 08º dia	R\$ 42,00 ao dia	Cobrança retro-ativa considerando data de entrega da carga.

NOTAS:

- Em caso de Cargas IMO (qualquer classificação), será considerado o valor de R\$ 115,00 ao dia sem franquia.
- Em caso de contêineres de exportação com Excesso, será considerado o valor de R\$ 115,00 ao dia sem franquia.
- Para casos referente cargas Projeto/Break-bulk, valores sujeitos a confirmação do Departamento Comercial.
- Será cobrado o valor de R\$ 71,00 de pesagem por contêiner de exportação.
- Para casos de Exportação LCL, será cobrado armazenagem conforme item C + R\$ 150,00 de manuseio da mercadoria por lote.

D – Armazenagem Cabotagem (Embarque)

Serviço	Descrição	Valores	
1º Período	Período de 10 dias	0,00	Franquia de 10 dias
2º Período	A partir do 11º dia	R\$ 11,00 ao dia	Cobrança retro-ativa considerando data de entrega da carga.

NOTAS:

- Em caso de Cargas IMO (qualquer classificação), será considerado o valor de R\$ 115,00 ao dia sem franquia.
- Em caso de contêineres de exportação com Excesso, será considerado o valor de R\$ 115,00 sem franquia.
- Para casos referente cargas Projeto/Break-bulk, valores sujeitos a confirmação do Departamento Comercial.

E – Armazenagem Cabotagem (Descarga)

Serviço	Descrição	Valores	
1º Período	Período de 06 dias	R\$ 0,00	Franquia de 6 dias
2º Período	A partir do 07º dia	R\$ 60,00 ao dia	Cobrança retro-ativa considerando data da descarga


www.apmterminals.com.br
NOTAS:

- Para casos referente cargas Projeto/Break-bulk, valores sujeitos a confirmação do Departamento Comercial.
- Em caso de Cargas IMO (qualquer classificação), será considerado o valor de R\$ 115,00 ao dia sem franquia.
- Em caso de contêineres de descarga com Excesso, será considerado o valor de R\$ 115,00 sem franquia.

F – Serviços Contêineres Refrigerados (Importação/Exportação)

Serviço	Descrição	Valores	
Energia e Monitoramento	Fornecimento de energia e monitoramento da temperatura	R\$ 155,00	Por contêiner/dia
Alteração de Set Point	Mudança no set point para fins de ajuste	R\$ 40,00	Por alteração

G – Movimentação de Carga (Handling/Recebimento/Entrega)

Serviço	Descrição	Valores	
Levante Container Padrão	Handling-out de contêineres padrão após desembarque	R\$ 193,00	Por contêiner
Levante Container com Excesso	Handling-out de contêineres com excesso após desembarque	R\$ 259,00	Por contêiner
Levante Carga Solta	Handling-out de cargas Projeto/Break-bulk	Sob consulta	Favor contatar Depto Comercial através do email br.fajal@apmterminals.com
Carregamento (LCL)	Carregamento do Armazém para Veículo Rodoviário.	R\$ 300,00	Por lote.
Picking (Coleta de Carga)	Coleta dos volumes em armazém e posicionamento para carregamento	R\$ 17,00	Por volume descrito em B/L.
Movimentação de Mercadoria	Abertura de laço, movimentação e novo laço.	R\$ 123,00	Por contêiner
Remoção Mudança de Navio/Destino.	Remoção de contêineres não embarcados com mudança de destino ou navio.	R\$ 339,00	Por contêiner/Lote
Cancelamento de exportação e retirada do contêiner do terminal	Cancelamento de Exportação e retirada do terminal por contêiner. Não há período de carência para armazenagem.	R\$ 748,00	Por contêiner

H – Desunitização para conferência / vistoria / coleta de amostra (total ou parcial)

Serviço	Descrição	Valores	
Desunitização de Carga containerizada diurna	Disponibilização de carga para vistoria dos Órgãos de segunda-feira a sexta-feira das 0700hs as 1900hs	R\$ 1.596,00	Por container
Desunitização de Carga containerizada noturna	Disponibilização de carga para vistoria dos Órgãos de segunda-feira a sexta-feira das 1900hs as 0700hs e Sábados, Domingos e Feriados	R\$ 2.195,00	Por container
Vistoria Eletrônica de Carga containerizada	Utilização de Scanner	R\$ 805,00	Por container
Desunitização de mercadoria sujeita a manuseio especial	Vícios de carga, volumes, etc.	Sob consulta	Para estes casos estamos informando o cliente/representante local antes do serviço ser efetuado.
Permanência de carga desunitizada em área de conferência/carregamento, por dia ou fração.	Aplicável a cargas de Importação, Exportação com permanência superior a 24 horas na área de Inspeção ou carregamento.	R\$ 215,00	Por container/lote.
Separação de Mercadorias	Separação física para Inspeção de Órgãos Interferentes	R\$ 518,00	Por período de 06 horas ou fração
Consertador	Mão de Obra adicional para operações de Armazém.	R\$ 215,00	Por período de 06 horas ou fração

I – Posicionamento de Carga

Serviço	Descrição	Valores	
Posicionamento de container para conferência/vistoria/pesagem/etc	Retirada do container da pilha e disponibilização do mesmo em área de vistoria.	R\$ 721,00	Por container
Posicionamento de container para expurgo	Retirada do container da pilha e disponibilização do mesmo em área de vistoria.	R\$ 721,00	Por container
Posicionamento de pallet para conferência/vistoria/etc	Retirada do pallet de sua posição e disponibilização do mesmo em área de vistoria	R\$ 60,00	Por pallet
Utilização de Área Segregada para expurgo	Utilização de área segregada para expurgo, por container.	R\$ 374,00	Por container

J – Serviços Acessórios

Serviço	Descrição	Valores	
Re-embalagem / paletização / cintagem das cargas (LCL)	Por solicitação do cliente e/ou por necessidade da equipe operacional de APM Terminals Itajaí objetivando segurança (inclui pallet)	R\$ 215,00	Por pallet
Atendimento relacionado a vazamentos de cargas, contenção de cargas, etc.	Atendimento para fins de salvaguardar interesses do cliente e ambientais no que tange vazamentos de resíduos (IMO ou não).	Sob consulta	Informaremos o cliente/representante legal quanto ao montante relacionado.
Atracação Longo Curso	Por metro linear / navio por período de 12 horas (mínimo de 60 metros linear)	R\$ 3.06	


APM TERMINALS
www.apmterminals.com.br

Atracação Cabotagem	Por metro linear / navio por período de 12 horas (mínimo de 50 metros linear)	R\$ 2,45	
Reprogramação de retirada de importação	Reprogramação de horário/data de retirada de importação por não cumprimento de horário previamente agendado.	R\$ 376,00	Por container
Taxa de Retirada Expressa	Retirada de carga expressa do terminal (no mesmo dia do agendamento). Consultar time comercial. *Sujeito a disponibilidade de pessoas, equipamentos e aval operacional.	R\$ 305,00 por remoção necessária	Valor de R\$ 305,00 será cobrado por remoção necessária para retirar o container solicitado de sua localização na pilha.
Taxa de Agendamento Expirado	Tarifa cobrada pelo não comparecimento para entrega do container no horário pré-agendado.	R\$ 250,00	Cobrado por container agendado e não entregue no horário/data programada
Carreta Rebaixada	Carreta especial para remoção de container com carga contendo excesso, provenientes de Importação ou Exportação.	R\$ 937,00	Por container
Segregação/Planejamento de carga para retirada	Planejamento operacional e logístico e segregação de carga para retirada. * Em caso de Cargas IMO (qualquer classificação) ou OOG, se adiciona 300% sobre a tarifa ora vigente informada. Válido a partir de 03/11/2014.	R\$ 608,00	Por container
Remoção/colocação de Adesivo IMO	Mão de Obra e Operacionalização para retirada/colocação de adesivo IMO.	R\$ 60,00	Por container
Devolução de Vazio após desova (FCL)	Transporte do Terminal para o Depot do Armador.	R\$ 230,00	Por container
Taxa de Agendamento Expirado – Devolução Área 01	Tarifa cobrada pelo não comparecimento para entrega do container no horário pré-agendado na Área 01.	R\$ 60,00	Por container
Recontagem	Recontagem de Mercadorias por solicitação dos Órgãos Interferentes e/ou pela Cliente.	R\$ 30,00	Por volume

K – Serviços Não Operacionais

Serviço	Descrição	Valores	
Busca Arquivo Morto	Solicitação de documentos antigos tais como EIR, relatórios, certificados, damage report, etc.	R\$ 60,00	Por documento
Cópias Autenticadas	Disponibilização de cópias autenticadas de Notas Fiscais	R\$ 60,00	Por documento
Crachá	Emissão de Crachá	R\$ 20,00	Por crachá
Correção de Nota Fiscal	Cancelamento, correção e re-emissão de Notas Fiscais por erro e/ou solicitação do cliente.	R\$ 60,00	Por documento
Fornecimento de Fotografias	Fornecimento de imagens	R\$ 100,00	Inclui 5 fotos


www.apmterminals.com.br
L – Pesagem – utilização de balanças

Serviço	Descrição	Valores	
Pesagem de Contêiner (Importação)	Pesagem de Contêiner na saída (DI/DTA) e/ou por solicitação dos Órgãos Interferentes.	R\$ 71,00	Por contêiner
Pesagem de Contêiner (Exportação)	Pesagem de contêiner na entrada do Terminal	R\$ 71,00	Por contêiner
Pesagem de carga desunitizada (LCL)	Pesagem de Carga para aferição de peso.	R\$ 58,00	Por lote
Pesagens diversas	Utilização da balança para pesagem de caminhões de retirada de resíduos, entre outros.	R\$ 490,00	Por pesagem

M – Atendimento Emergencial (Vazamentos, etc)

Serviço	Descrição	Valores	
Atendimento Emergencial	Contenção de vazamentos, acompanhamento operacional, relatórios técnicos, monitoramento da carga, etc.	R\$ 1.965,00	Por contêiner x dia ou fração



www.apmterminals.com.br

– Condições Gerais de Atendimento e Prestação de Serviços

1. Clientes e Usuários da APM Terminals Itajaí deverão seguir estritamente as normas de segurança do Terminal, sujeito a punições administrativas caso estes venham a infringir as mesmas.
2. Toda cobrança de serviços será feita com base na informação constante nesta tabela de serviços e com base nas informações inputadas para fins de faturamento.
3. Os casos não contemplados nesta tabela, serão objeto de análise e negociação entre as partes diretamente interessadas.
4. Eventuais faltas, avarias deverão ser comunicadas no momento da transferência de responsabilidade (entrega do container ao representante legal do Importador). Qualquer reclame posterior a entrega, não será considerado válido.
5. Containers ISOTANK deverão ser escaneados em sua totalidade com base na Instrução da Delegacia da Receita Federal.
6. Todos os serviços vinculados a Exportação tem prazo de pagamento de 07 dias após emissão da Nota Fiscal e serviços vinculados a Importação tem pagamento a vista.
7. Clientes que gozam de prazos de pagamento diferenciado, passarão por avaliação de condição de crédito antes de qualquer prazo ser validado pela APM Terminals.
8. O dead-line de liberação e a informação de chegada do navio são de responsabilidade do Armador, sendo que estes estão sujeitos a alterações sem prévio aviso.
9. O aceite de cargas desembaraçadas e/ou entregues no Terminal após o dead-line do Armador está sujeito a análise/avaliação do Armador, não sendo de responsabilidade da APM Terminals Itajaí o aceite da unidade para embarque.
10. O recebimento de carga de exportação se inicia com 07 dias da atracação do navio, sendo que este prazo pode ser estendido com base na condição operacional de atendimento da APM Terminals Itajaí.
11. Todo e qualquer container de exportação deve ser entregue fazendo-se uso do sistema de agendamento on-line da APM Terminals Itajaí, disponível em www.apmterminals.com.br.
12. Todo e qualquer container de Importação deve ser retirado fazendo-se uso do sistema de agendamento on-line da APM Terminals Itajaí, disponível em www.apmterminals.com.br.
13. Carregamentos de Importação ocorrem das 07:00hs da manhã até 01:00hs do dia seguinte.

Av Cel. Eugênio Muller, 300
CEP 88301-120 Itajaí/SC
Fone - 47 33419800



www.apmterminals.com.br

14. Entregas de Exportação podem ser efetuadas 24 horas por dia / 7 dias por semana, exceto em feriados em que a operação da APM Terminals seja paralizada os quais serão informados de acordo com antecedência.
15. O primeiro período de Armazenagem de Importação é de 06 dias, se iniciando na data da descarga da unidade em pátio.
16. A cobrança a partir do 1º período é diária com tarifas diferenciadas entre o 7º e 12º dia e a partir do 13º dia.
17. Cargas Perigosas (Classificadas ou não) terão cobrança de 100% sobre a tarifa ora vigente de Armazenagem de Importação.
18. Cargas com Excesso (qualquer que seja o excesso em altura ou largura) terão cobrança de 100% sobre a tarifa ora vigente de Armazenagem de Importação.
19. Qualquer cliente que venha a utilizar os serviços da APM Terminals Itajaí terá aceito as condições e tarifas acima mencionadas, exceto acordos e ou negociações paralelas a este formalizado por ambas as partes.
20. Para os agendamentos de retirada de cargas do terminal (seja importação - DI/ DTA) temos o objetivo de liberar em até 48 horas (após liberado COMEX e Faturamento) a partir do pedido, mas pode, por vezes, levar mais tempo em caso de movimentação elevada no terminal, desta forma, recomendamos aos clientes que se planejem com maior antecedência evitando assim, dificuldade no momento de agendamento.
21. Nos casos onde o pagamento dos serviços prestados pela APM Terminals Itajaí for feito após o vencimento da fatura, haverá a cobrança de uma multa no valor de 2% sobre o valor da nota fiscal + cobrança de juros de 3% (ao mês) sobre o valor da nota fiscal.



www.apmterminals.com.br

DOS PRINCÍPIOS DE CONDUTA

A **CONTRATADA** declara estar ciente dos Princípios de Conduta adotados pela **CONTRATANTE**, que preza pelo cumprimento das leis e pela adoção dos procedimentos adequados para respeito aos direitos humanos, pauta-se pela legalidade e ética na realização de negócios, buscando o equilíbrio contratual mediante prática de um negócio sustentável; que combate todas as formas de corrupção, repugnando práticas de propina e extorsão; que obedece a conduta ética e digna de tratamento de seus empregados, promovendo-lhes um ambiente de trabalho adequado, saudável e seguro, orientando-os aos procedimentos de segurança mais avançados, dentro das normas legais; que não admite qualquer espécie, direta ou indireta, de trabalho escravo ou infantil; que adota procedimentos de otimização de sua atividade com total respeito ao meio ambiente, inclusive quanto ao controle para a diminuição de emissão de gases poluentes; que trabalha para ter o reconhecimento de seus clientes como uma empresa responsável, confiável e comprometida na execução dos seus compromissos, no cumprimento de acordos e contratos; que busca contribuir direta e indiretamente para o desenvolvimento sustentável e responsabilidade social na comunidade em que atua e com a sociedade em geral.

PARÁGRAFO ÚNICO: A **CONTRATADA** declara seguir os mesmos princípios de conduta adotados pela **CONTRATANTE** e se compromete a agir em total acordo com tais princípios na execução do presente contrato, sob pena de a **CONTRATADA** ser considerada inadimplente com o contrato ora firmado.

DA ANTI-CORRUPÇÃO

A **CONTRATADA** se compromete e garante à **CONTRATANTE** que, no que diz respeito a este Contrato, que nem ela nem qualquer membro do seu grupo, nem qualquer agente, consultor ou outro intermediário que atua em nome da **CONTRATADA** ou do seu grupo, irá, direta ou indiretamente dar, prometer, oferecer, aprovar ou autorizar a oferta de algo de valor a:

- a) qualquer empregado, oficial ou diretor, ou qualquer pessoa que represente a **CONTRATANTE** ou companhia afiliada da mesma;

Av Cel. Eugênio Muller, 300
CEP 88301-120 Itajaí/SC
Fone - 47 33419800



www.apmterminals.com.br

- b) qualquer outra pessoa, incluindo qualquer Funcionário Público;
- c) partidos políticos ou sindicatos controlados pelo Governo ou por qualquer partido político; ou,
- d) organizações de caridade ou administradores, diretores ou empregados das mesmas, ou qualquer pessoa que atue direta ou indiretamente em nome das mesmas,

com a finalidade de (i) garantir qualquer vantagem indevida para a **CONTRATADA**, para a **CONTRATANTE** ou empresa afiliada da mesma; (ii) induzir ou influenciar indevidamente Funcionários Públicos para que tomem medidas ou abstenham-se de tomá-las para benefício de qualquer das Partes, ou para assegurar a direção dos negócios a qualquer das Partes.

A **CONTRATADA**, além disso, assegura e garante à **CONTRATANTE** que:

- (a) segundo seu melhor conhecimento, nem ela nem qualquer de seus afiliados, diretores, acionistas, empregados, agentes, outros intermediários, ou qualquer outra pessoa que atue direta ou indiretamente da sua parte, executarão qualquer das ações descritas nos itens acima; e,
- (b) as pessoas descritas acima, cumprirão com as disposições desta cláusula.
- (c) A **CONTRATADA** assegura e garante que ela e os seus afiliados, oficiais, diretores, acionistas, empregados, agentes ou outros intermediários, ou qualquer outra pessoa que atue direta ou indiretamente de sua parte, cumprirão totalmente com as Diretrizes de Anti-corrupção da **CONTRATANTE**.

Av Cel. Eugênio Muller, 300
CEP 88301-120 Itajaí/SC
Fone - 47 33419600



www.apmterminals.com.br

(d) A **CONTRATADA** certifica e garante que: toda a remuneração recebida da **CONTRATANTE** sob este Contrato é única e exclusivamente destinada a compensar a **CONTRATADA** pelos Serviços expressamente estipulados neste Contrato, incluindo os custos e despesas da documentação da **CONTRATADA**; esta não está recebendo remuneração para nenhum outro propósito; e, nem a **CONTRATADA** nem qualquer pessoa que atua em nome da **CONTRATADA** usarão qualquer parte da remuneração referida para qualquer propósito vetado nesta cláusula.

(e) A **CONTRATADA** certifica e garante que deverá manter registros adequados de forma a possibilitar verificação do cumprimento dos dispositivos da presente Cláusula, e, sem prejuízo das demais disposições do presente Contrato relativas a auditorias. A **CONTRATANTE** permitirá à **CONTRATADA** ou a um auditor independente certificado e indicado pela **CONTRATANTE**, conduzir auditoria de tais registros, incluindo todas as contas bancárias aplicáveis e transações bancárias aplicáveis, contando com discrição cabível por parte da **CONTRATADA**, em caso de qualquer disputa de boa-fé entre as Partes quanto ao referido cumprimento, ou em caso de qualquer investigação ou alegação de qualquer autoridade pública quanto a violações potenciais de qualquer lei relevante que envolvam essas questões. As Partes devem cooperar em qualquer auditoria ou alternativamente devem prover documentação relacionada a qualquer disputa ou investigação.

Av Cel. Eugênio Muller, 300
CEP 88301-120 Itajaí/SC
Fone - 47 33419800

ANEXO C – Tabela Porto de Itapoá



TABELA DE PREÇOS E SERVIÇOS 2015



Av. Beira Mar 5, n 2900 - Figueira do Pontal - Cep: 89249-000
ITAPOÁ / SANTA CATARINA

Fazendo a diferença para sempre fazer melhor!



Prezados clientes,

Esta tabela de preços e serviços será aplicada a todos os usuários que, na data da prestação do serviço, não possuem acordo individual em vigor com Itapoá Terminais Portuários S/A.

1	ARMAZENAGEM DE IMPORTAÇÃO		
1.1	1º Período Da descarga ao 7º dia	Containers de 20' ou 40'	0,05% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.2		Cargas químicas, classificação IMO	0,07% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.3		Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (*)	0,10% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
Valor mínimo cobrado por container ref. ao 1º período / diário			R\$65,00 ao dia
1.4	2º Período 8º dia ao 14º dia	Containers de 20' ou 40'	0,19% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.5		Cargas químicas, classificação IMO	0,29% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.6		Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (*)	0,30% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
Valor mínimo cobrado por container ref. ao 2º período / diário			R\$110,00 ao dia
1.7	3º Período Do 15º dia até a retirada	Containers de 20' ou 40'	0,24% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.8		Cargas químicas, classificação IMO	0,36% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
1.9		Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (*)	0,35% sobre o valor CIF da mercadoria ao dia
Valor mínimo cobrado por container ref. ao 3º período / diário			R\$170,00 ao dia
1.10	Shipper's Owned Containers (containers vazios)	Serviço de armazenagem para containers vazios de propriedade do Importador, Exportador ou Cias. Leasing de Containers. Sendo 3 (três) dias livres	Após free time serão cobrados R\$ 79,50 / unidade a cada período de 05 dias

(*) Valores para dimensões até: altura 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura 3,80m, peso 40 toneladas.

Importante: Cargas com dimensões acima de: altura de 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura de 3,80m e

peso de 40 toneladas, favor entrar em contato com o departamento comercial para negociação de valores e agendamento de carregamento.

Cargas químicas, classificação IMO, Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso que na armazenagem for cobrado o valor mínimo por container/dia, será aplicado os adicionais mencionados nos itens 8.12 e/ou 10.1 de acordo com a classificação da carga.

2 ARMAZENAGEM DE EXPORTAÇÃO			
2.1	1º Período	Containers de 20' ou 40'	FRANQUIA (*)
2.2	Da entrega ao 7º dia	Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (**)	Diária de R\$ 31,80 + R\$ 5,30 por tonelada
2.3	2º Período	Containers de 20' ou 40'	R\$30,00 ao dia / Retroativo à partir da data de entrega
2.4	Do 8º dia até o embarque	Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (**)	Diária de R\$ 53,00 + R\$ 10,00 por tonelada
2.5	Shipper's Owned Containers (containers vazios)	Serviço de armazenagem para containers vazios de propriedade do Importador, Exportador ou Cias. Leasing de Containers. Sendo 3 (três) dias livres	Após free time serão cobrados R\$ 79,50 / unidade a cada período de 05 dias

(*) A franquia na armazenagem é aplicada somente nos primeiros 7 dias do container depositado no Terminal.

(**) Valores para dimensões até: altura 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura 3,80m, peso 40 toneladas.

Importante: Cargas com dimensões acima de: altura de 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura de 3,80m e peso de 40 toneladas, favor entrar em contato com o departamento comercial para negociação de valores e agendamento de carregamento.

Cargas químicas, classificação IMO, Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso que na armazenagem for cobrado o valor mínimo por container/dia, será aplicado os adicionais mencionados nos itens 8.12 e/ou 10.1 de acordo com a classificação da carga.

3 ARMAZENAGEM DE CABOTAGEM (Descarga e embarque)			
3.1	1º Período	Containers de 20' ou 40'	FRANQUIA (*)
3.2	Da entrega ao 7º dia	Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (**)	Diária de R\$ 31,80 + R\$ 5,30 por tonelada
3.3	2º Período	Containers de 20' ou 40'	R\$15,90 ao dia / Retroativo à partir do 8º dia perde-se a isenção e todo período será cobrado
3.4	Do 8º dia até a retirada ou Do 8º dia até o embarque	Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso (**)	Diária de R\$ 53,00 + R\$ 10,00 por tonelada
3.5	Shipper's Owned Containers (containers vazios)	Serviço de armazenagem para containers vazios de propriedade do Importador, Exportador ou Cias. Leasing de Containers. Sendo 3 (três) dias livres	Após free time serão cobrados R\$ 79,50 / unidade a cada período de 05 dias

(*) A franquia na armazenagem é aplicada somente nos primeiros 7 dias do container depositado no Terminal.

(**) Valores para dimensões até: altura 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura 3,80m, peso 40 toneladas.

Importante: Cargas com dimensões acima de: altura de 4,10m (considerando medidas do chão à altura da carga), largura de 3,80m e peso de 40 toneladas, favor entrar em contato com o departamento comercial para negociação de valores e agendamento de carregamento.

Cargas químicas, classificação IMO, Containers Open-Top, Flat Rack ou Platform, com excesso que na armazenagem for cobrado o valor mínimo por container/dia, será aplicado os adicionais mencionados nos itens 8.12 e/ou 10.1 de acordo com a classificação da carga.

4 CARGAS PROJETO E CARGA SOLTA			
4.1	Carga projeto / carga solta	Os valores deverão ser negociados previamente com o departamento comercial. Cobrança poderá ser por m³/ton.	sob consulta
4.2	*Utilização área coberta (armazem)	Armazenagem de carga solta - ao dia	sob consulta

(*) A armazenagem está condicionada à disponibilidade de espaço.



5 CARGAS LCL			
5.1	Carga LCL / carga consolidada	Os valores deverão ser negociados previamente com o departamento comercial. Cobrança poderá ser por m³/ton.	sob consulta
5.2	Movimentação de liberação DTA	Além da cobrança da taxa de DTA que será cobrada por processo, haverá cobrança de armazenagem de carga consolidada (conforme item 5.1 da tabela de preços e serviços).	sob consulta

(*) A armazenagem está condicionada a disponibilidade de espaço.

6 BAGAGEM DESACOMPANHADA / MUDANÇA				
Caso exista a necessidade de movimentação do container para vistoria, por solicitação do cliente ou de seu representante legal, do transportador rodoviário, da Alfândega, MAPA, ANVISA ou outro órgão anuente.			Container 20'	Container 40'
6.1	Inspeção para MUDANÇA	Desova/ova total ou parcial do container para vistoria	R\$ 7.000,00	R\$ 7.000,00
6.2	*Utilização área coberta (armazem)	Armazenagem de carga solta - ao dia	R\$ 35,00 m²	R\$ 35,00 m²

(*) A desova para armazenagem está condicionada a disponibilidade de espaço.

(**) O pagamento dos custos referentes aos itens 6.1 e 6.2 serão faturados anterior a execução do serviço.

7 INSPEÇÃO ADUANEIRA				
Desunitização + Unitização. Para execução desse serviço será cobrado "Posicionamento para Desunitização".				
Caso exista a necessidade de movimentação do container para vistoria, por solicitação do cliente ou de seu representante legal, do transportador rodoviário, da Alfândega, MAPA, ANVISA ou outro órgão anuente.			Container 20'	Container 40'
7.1	Inspeção com mão-de-obra	Desova total ou parcial do container para vistoria	R\$ 1.356,80	R\$ 1.696,00
7.2	Inspeção mecanizada	Desova total ou parcial do container para vistoria	R\$ 1.150,00	R\$ 1.430,00
7.3	Retirada de Amostras com mão-de-obra	Retirada de amostras quando solicitado pela fiscalização, valor cobrado por cntr(*)	R\$ 150,00	R\$ 150,00
7.4	Retirada de Amostras mecanizada	Retirada de amostras quando solicitado pela fiscalização, valor cobrado por pallet(**)	R\$ 300,00	R\$ 300,00

Os itens 7.3 e 7.4 não está incluso o posicionamento do container.

(*) Retirada de amostras, limitada a porta do container. Caso a fiscalização exija a retirada de amostras de vários pontos do container, a cobrança será conforme item 7.1 ou 7.2.

(**) Vistoria limitada a retirada de 1 (um) pallet. Acima de 1 (um) pallet, será considerado o item 7.1 ou 7.2)

8	MOVIMENTAÇÃO DE CONTAINERS		
8.1	Levante de container	Levante de container na carreta para saída do terminal; compreende a movimentação do container da pilha de armazenamento para a carreta/caminhão. Movimentação cobrada por container cheio ou vazio, sendo dry 20' ou 40'.	R\$ 102,00
8.2	Levante de Flat Rack / Open Top	Levante de container na carreta para saída do terminal; compreende a movimentação do container da pilha de armazenamento para a carreta/caminhão. Movimentação cobrada por container cheio ou vazio, sendo FR ou OT.	R\$ 223,00
8.3	Movimentação de liberação DTA (*)	Além da cobrança da taxa de DTA, haverá cobrança de armazenagem de contêiner de importação (conforme item 1 da tabela de preços e serviços*).	R\$ 1.000,00
8.4	Movimentação de liberação DTC (**)	Por container, aplicado na recepção e entrega de container no regime de DTC - Pátio	R\$ 1.000,00
		1 Regra geral: Registrar a DTC 24h antes da atracação do Navio.	
		2 Prazo para retirada*: 48h após descarga do Container e formação de lote.	
8.5	Posicionamento de Expurgo	Por container cheio, incluindo carregamento do container na carreta	R\$ 352,00
8.6	Posicionamento para Desunitização	Por container, incluindo carregamento do container na carreta	R\$ 410,00
8.7	Pesagem	Por container, incluindo carregamento do container na carreta	R\$ 410,00
8.8	Posicionamento para Scanner	Por container cheio, incluindo carregamento do container na carreta Inclui o custo do scanner	R\$ 480,00
8.9	Posicionamento para Vistoria	Por container cheio, incluindo abertura de lacre	R\$ 410,00
8.10	Remoção de Quadra - por movimentação	Por cada container movimentado, incluindo carregamento do container na carreta. Inclui container não embarcado, mudanças de destino/navio por solicitação do cliente ou de seu representante legal, do transportador rodoviário, da SRFB e MAPA.	R\$ 250,00
8.11	Rolagem de containers, mudança de porto ou navio / perda de DDL	Rolagem para outro Navio. Na falta de informação do novo navio no ato da rolagem, serão cobradas as rolagens adicionais.	R\$ 250,00
8.12	Adicional movimentação cargas OOG (***)	Para os eventos 8.4 / 8.10 / 8.11 aplica-se uma taxa adicional nos casos de carga OOG - cargas com excessos de dimensões.	100%
8.13	LAR	Por container, aplicado para recebimento posterior ao DDL	R\$ 200,00

(*) 8.4 Caso não seja cumprido o prazo das 48h na transferência dos containers para a zona secundária (Retroarea) o Terminal efetuará a presença de carga no sistema de RFB.

(**) 8.5 Fica autorizado a retirada amparada por Regime de DTC apenas para Recintos da mesma jurisdição Alfandegada. Sendo que, o veículo não deve sair (transferir) de área da Região Fiscal (ARF/SFS) que autorizou a transferência do container por Regime de DTC.

(***) Valores para dimensões até: altura 4,10m (considerando medidas do chão à altura de carga), largura 3,80m, peso 40 toneladas.
Importante: Cargas com dimensões acima de: altura de 4,10m (considerando medidas do chão à altura de carga), largura de 3,80m e peso de 40 toneladas, favor entrar em contato com o departamento comercial para negociação de valores.



9 CROSS-DOCKING / TRANSBORDO DE CARGA			
9.1	Cross-Docking Importação	A operação de cross-docking (desova do container para o veículo) será realizada nos caminhões enviados pelo importador, sendo estes: sider ou graneleiros	Sob Consulta
9.2	Cross-Docking Exportação	A operação de cross-docking (estufagem para embarque) consiste em receber os caminhões no terminal (Porto Itapoá), descarregar a carga dos caminhões e carregar direto para os containers	Sob Consulta
9.3	Transbordo de carga com mão-de-obra	Transbordo da carga de um container para outro, no caso de vazamento de produto, valor por container.	R\$ 1.500,00
9.4	Transbordo de carga mecanizado	Transbordo da carga de um container para outro, no caso de vazamento de produto, valor por container.	R\$ 1.100,00
10 CARGAS PERIGOSAS (CLASSIFICAÇÃO IMO)			
10.1	Adicional sobre cargas perigosas*	Cargas químicas, com classificação IMO, cargas sujeitas a autorização da ANVISA ou outros órgãos anuentes, terão um acréscimo, e título de risco, sempre que no manuseio, segregação para entrega postergada, entrega imediata à descarga, pesagem, transporte e/ou remoções e armazenagem	50%

*Exceto sobre armazenagem de importação containers com classificação IMO, pois já consta no item 1. (1.2 / 1.5 / 1.8)

11 UTILIZAÇÃO DE PLATAFORMA DE CONTENÇÃO DE RESÍDUOS QUÍMICOS			
11.1	Utilização de tanque de contenção de resíduos líquidos (químicos perigosos ou não)	Valor referente ao transporte e armazenagem de container em tanque de contenção, por dia	R\$ 1.750,00
11.2	Limpeza da carreta, da plataforma de contenção e descarte do resíduo gerado	Valor de acordo com o tipo de ocorrência	Sob Consulta

O descarte do produto será cobrado de acordo com o tipo de produto a ser descartado;

*Para cargas com necessidade de outros trabalhos de contenção, confinamento, descontaminação e outros deverão ser dimensionados conforme o porte da emergência;

** Será emitido uma declaração atestando que o terminal procedeu a coleta e destinação do resíduo obedecendo a legislação pertinente;

*** Se o cliente entender necessário, poderá solicitar inspeção da unidade que deverá ser realizada por profissional vistoriador, seguindo os procedimentos de agendamento e posicionamento para inspeção e solicitações cabendo ao cliente a solicitação de anuência dos órgãos intervenientes;



12	SERVIÇOS REEFER			
12.1	Alteração de Set point	Alteração de Set point. (Não está incluso o posicionamento da unidade)	R\$	31,80
12.2	Monitoramento e Fornecimento de Energia (*)	Consumo de energia elétrica e monitoramento por container cheio, por dia	R\$	110,00
12.3	Adicional "Hot Stuffing" 20' e 40' (**)	Adicional diário para monitoramento / plug in/out de containers refrigerados, até que a temperatura atinja 1 grau acima do set-point. Nos dias subsequentes, a cobrança será pelo valor normal.	R\$	110,00
12.4	Utilização da câmara frigorífica, por container	Inclui o posicionamento na doca da câmara frigorífica para vistoria, abertura do container, e reposicionamento em quadra. (Não está incluso a desova do container - ver item 7).	R\$	500,00
12.5	Remoção para reparo Reefer	Inclui o carregamento do container na carreta para reparo por parte do armador ou representante legal do cliente	R\$	250,00

(*) Unidades admitidas no terminal apresentando temperatura acima da requerida pela carga, informada através de documentação fornecida, por tempo superior a 8 horas após admissão - 1º monitoramento.

(**) A manutenção dos containers refrigerados e de seus equipamentos auxiliares é responsabilidade dos respectivos proprietários. Eventuais prejuízos decorrentes de deficiências técnicas na manutenção dos mesmos são, portanto, de exclusiva responsabilidade dos proprietários do container.

13	CANCELAMENTO DE EMBARQUE / AGENDAMENTOS			
13.1	Cancelamento de embarque e retirada do Terminal (*)	Por ocasião de desistência de embarque, a carga perde os dias livres de armazenagem/pre-stacking	R\$	200,00
13.2	"No Show" ou "Não comparecimento"	Taxa cobrada por não comparecimento/não cancelamento dos agendamentos de entrega/não retirada dos containers dentro dos prazos estabelecidos	R\$	159,00
13.3	Entrega Antecipada (**)	Taxa de horário extraordinário para o recebimento de container de exportação	R\$	159,00

(*) Obs.: Neste serviço não está inclusa a movimentação para retirada. O Porto informará a quantidade de remoções necessária para a retirada do container cancelado - nesse caso será aplicado para cada movimentação o item 8.10

(**) Sujeito a disponibilidade do terminal.

14	CERTIFICADOS / RELATÓRIOS			
14.1	Certificado de pesagem	Para este item será também cobrado um posicionamento para pesagem	R\$	37,10
14.2	Documentos em geral	Valor por emissões de certificados, documentos, imagens de scanners, etc.	R\$	79,50

15	ETIQUETAGEM / ROTULAGEM / LACRES / SEPARAÇÃO / CONTAGEM	
15.1	Contempla a mão-de-obra para etiquetagem de cada item (*)	sof consulta
15.2	Colocação de rótulo de carga perigosa em containers cheios ou vazios	R\$ 37,10
15.3	Fornecimento de rótulo de carga perigosa (**)	sof consulta
15.4	Remoção de rótulo de carga perigosa de containers cheios ou vazios	R\$ 47,70
15.5	Fornecimento e colocação de lacre	R\$ 40,30
15.6	Retirada de lacre	R\$ 29,70
15.7	Separação e/ou contagem de mercadorias	sof consulta

(*) A etiqueta deverá ser fornecida pelo cliente e entregue ao Setor de Vistorias no momento da solicitação do serviço juntamente com a documentação necessária.

(**) Mediante disponibilidade de estoque

16		OUTROS	
16.1	Fotografia digital	Fotografia por container ou lote fotografado, caso solicitado pelo cliente, desde que a carga esteja no interior do armazém ou container na área de conferência (*)	R\$ 37,10
		Fotografia por container ou lote fotografado, caso solicitado pelo cliente, onde o container não esteja em áreas de conferência (*)	Sob consulta
16.2	Cópia	Fotocópias de documentos (por cópia)	R\$ 5,30
16.3	Crachê	Serviço de identificação anual	R\$ 63,60
16.4	Serviços administrativos	Outros não especificados	R\$ 63,60

(*) Mediante análise operacional para verificação de viabilidade. Valor sujeito a aplicação de custos decorrentes dos serviços a serem executados para a realização da fotografia por container/lote fotografado.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Da Tabela de Preços

Todos os preços dos serviços estão expressos em reais. Esta tabela de preços é válida por prazo indeterminado, podendo sofrer alterações a qualquer momento sem aviso prévio.

As informações de deadline da carga e previsão de atracação do navio são de responsabilidade do armador, sendo assim, os possíveis custos decorrentes de atrasos dos navios não serão considerados de responsabilidade do Porto Itapoá e serão repassados ao cliente caso não haja manifestação contrária por parte do armador.

Os custos decorrentes de qualquer movimentação anterior ou posterior ao armazenamento da carga nas dependências do

Do Pagamento

Importação: o pagamento das faturas será à vista, contra a retirada da(s) mercadoria(as) ou container(s) do Porto Itapoá. Obs: inicia-se a cobrança de armazenagem a data da descarga da unidade no patio.

Após o pagamento das taxas devidas, as mercadorias ou containers deverão ser retirados pelo consignatário ou preposto até o final do período acordado e seguindo as regras de agendamento, não havendo franquia para carregamento. Caso a mercadoria não seja retirada nesse prazo, será cobrada a perda de agendamento, nos casos de solicitação de janela, acréscido de novo(s) período(s) de armazenagem.



Exportação: A liquidação da fatura deverá ser realizada em até 07 (sete) dias corridos após a sua emissão. Estão inclusos nos preços estabelecidos nesta tabela os valores dos respectivos impostos sobre serviços, respeitando as regras vigentes.

O pagamento após o vencimento, nos casos de faturas com prazo, incidirá mora de 4% (quatro por cento) ao mês, multa de 1% (um por cento).

Gerenciamento de risco: serão cobrados 0,5% do valor declarado da mercadoria armazenada.

O aceite de cargas desembaraçadas e/ou entregues no Terminal após o dead-line do Armador está sujeito a análise/avaliação do Armador, não sendo de responsabilidade do Porto Itapoá o aceite da unidade para embarque.

Notas Complementares

Quaisquer casos não diretamente contemplados nessa tabela serão objetos de análise e negociação entre as partes diretamente interessadas.

Os valores devidos ao Porto Itapoá, em razão do abandono de mercadorias, serão cobrados dos respectivos proprietários das mercadorias, inclusive os ressarcimentos por despesas incorridas na prestação dos serviços em questão de Leilão e nas eventuais destruições, sempre que esses valores não forem cobertos pela autoridade fiscalizadora ou pelo montante obtido pela venda da(s) mercadoria(s).

O Porto Itapoá não se responsabiliza por atrasos na liberação de mercadorias caso seja constatado a ausência de recolhimento de tributos, descumprimento de exigência de Órgão Interviente ou descumprimento de qualquer disposição legal vigente.

A armazenagem será cobrada conforme os valores descritos nesta tabela, inclusive para os casos de cargas DTA – Pátio que forem indeferidas pela Secretaria da Receita Federal do Brasil.

Os custos de eventual movimentação de mercadorias antes ou após sua estada nas dependências do Terminal Toda solicitação de serviço deverá ser feita com o mínimo 12 horas de antecedência.

Taxa de cancelamento de nota fiscal:

Será cobrada uma taxa para a emissão de nova Nota Fiscal, no valor de R\$70,00 (setenta reais) por Nota Fiscal emitida, sempre que a original for cancelada por erro ou omissões nas informações prestadas pelo cliente.

Serviços especiais: Os preços de serviços especiais, com cargas que demandam logística, administração e/ou recursos que excedem aqueles normalmente utilizados em operações básicas e/ou complementares exigem prévia discussão entre as partes interessadas, para que sejam claramente determinados procedimentos adequados à segurança da carga, das instalações portuárias, da comunidade, do meio ambiente e não menos importante, do pessoal envolvido na operação. Seus preços serão negociados caso a caso entre as partes, considerando o grau de risco e a dificuldade na operação.

As eventuais faltas, danos e/ou avarias que vierem a ser ressaltadas nos recebimentos das cargas e mercadorias deverão ser do conhecimento dos recebedores, que atestarão, a qualquer tempo, ter conhecimento das mesmas, isentando o Porto Itapoá por protestos futuros a respeito ressarcimentos de prejuízos decorrentes das referidas faltas, danos e/ou dos avarias.

Operação 24 horas

Todo e qualquer container de exportação/importação deve ser entregue/retirado fazendo-se uso do sistema de agendamento on-line, disponível em www.portoitapoá.com.br

Qualquer cliente que venha a utilizar os serviços do Porto Itapoá terá aceito as condições e tarifas acima mencionadas, exceto acordos e ou negociações paralelas a este formalizado por ambas as partes.



CONTATOS			
COMERCIAL			
Comercial		47 3443-8679	comercial@portoitapoa.com.br
Cristiane Oliveira	Analista Comercial	47 3348-9168	cristiane.oliveira@portoitapoa.com.br
Elaine Haas	Especialista Comercial	47 3348-9168	elaine.haas@portoitapoa.com.br
Letícia Melgarejos	Assistente Comercial	47 3443-8354	leticia.melgarejos@portoitapoa.com.br
Larissa Cunico	Analista Comercial	47 3443-8679	larissa.cunico@portoitapoa.com.br
Ludano Schrammel	Analista Comercial	41 9969-2167	ludano.schrammel@portoitapoa.com.br
Ricardo Trotti	Gerente Comercial	47 3348-9168	ricardo.trotti@portoitapoa.com.br
Thomas Edson Bento	Analista Comercial	47 3348-9168	thomas.bento@portoitapoa.com.br
Wladimir Cardoso Xavier	Especialista Comercial	11 98384-0152	wladimir.xavier@portoitapoa.com.br
RELACIONAMENTO COM O CLIENTE			
Atendimento ao cliente		47 3443-8700	atendimento@portoitapoa.com.br
Mariene Teresinha Pless	Relacionamento com o Cliente	47 3443-8700	mariene.pless@portoitapoa.com.br
Tarso Ehlers	Relacionamento com o Cliente	47 3443-8620	tarso.ehlers@portoitapoa.com.br
OPERAÇÃO/FATURAMENTO			
Operação / Faturamento		47 3443-8356	
Eduardo Mécio	Supervisor de Importação & Exportação	47 9630-8700	eduardo.mecio@portoitapoa.com.br
Luciana Santos	Analista Faturamento	47 3443-8358	luciana.santos@portoitapoa.com.br
Supervisor Plantão 24h	Supervisor Operação	47 3443-8383	supervisores-group@portoitapoa.com.br
Fazendo a diferença para sempre fazer melhor!			

ANEXO D – Tabela Portonave



Tabela de preços e serviços

Esta tabela de preços será aplicada a partir de 01 de janeiro de 2015 a todos os usuários, que na data do faturamento do serviço, não possuírem acordo individual com a Portonave S/A – Terminais Portuários de Navegantes e é válida por tempo indeterminado, podendo sofrer alterações sem aviso prévio.

1	Armazenagem
1.1 Importação	<u>Contêiner de 20' e 40'</u> 1º Período (6 dias ou fração): 0,41% sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 520,00 por contêiner). A partir do 7º dia: 0,21% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 130,00 por contêiner). A partir do 15º dia: 0,28% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 196,00 por contêiner). A partir do 30º dia: 0,33% (ao dia) sobre o valor CIF (valor mínimo cobrado R\$ 250,00 por contêiner).
	<u>Open Top, Flat Rack com excesso:</u> Será aplicado um adicional de 100% aos valores estabelecidos nesta tabela. Esse valor é válido para cargas com dimensões até: altura 4,10m, largura 3,80m e peso máximo de 40 toneladas. Para cargas que excedam essas dimensões, contatar o Departamento Comercial para a negociação de valores e agendar o carregamento.
	<u>Cargas Projetos</u> Os valores deverão ser negociados previamente com o Departamento Comercial.
	<u>Cargas perigosas</u> Será aplicado um adicional de 100% aos valores estabelecidos nesta tabela.
1.2 Exportação	<u>Contêiner de 20' e 40'</u> Período de carência: 7 dias ou fração. A partir do 8º dia: R\$ 37,30 por dia, contados a partir da data de recebimento do contêiner na Portonave. A partir do 15º dia: R\$ 58,60 por dia por contêiner.
	<u>Open Top e Flat Rack com excesso:</u> Diária de R\$ 110,00 + R\$ 14,00 por tonelada ao dia, sem período de carência. Para a prestação dos demais serviços, será aplicado um adicional de 100% aos valores estabelecidos nesta tabela. Este valor é válido para cargas com dimensões até: altura 4,10m, largura 3,80m e peso máximo de 40 toneladas. Para cargas que excedam essas dimensões, contatar o Departamento Comercial para a negociação de valores e agendar o carregamento.



	Cargas Projetos Os valores deverão ser negociados previamente com o Departamento Comercial.
	Cargas perigosas Será aplicado um adicional de 100% aos valores estabelecidos nesta tabela.

2	Movimentação de contêineres	
2.1 Levante de Contêiner Levante de contêiner na carreta para saída do terminal, cobrado por unidade na importação.		R\$ 155,00
2.2 Levante de Flat Rack/Open Top Levante de contêiner na carreta para saída do terminal, cobrado por unidade na importação.		R\$ 560,00
2.3 Posicionamento para Vistoria de contêineres com carga seca (Dry) Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta, posicionamento e retorno para a área de armazenagem.		R\$ 554,00
2.4 Posicionamento para Pesagem Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta.		R\$ 560,00
2.5 Posicionamento para Expurgo Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta.		R\$ 560,00
2.6 Inspeção não invasiva (Scanner) Por contêiner. Para a execução desse serviço deverá ser solicitada também a realização do serviço descrito no item 2.3 para carga dry e 3.3 para carga reefer.		R\$ 693,00
2.7 Inspeção física da mercadoria (Desunitização + Unitização) Por contêiner. Para a execução desse serviço deverá ser solicitada também a prestação do serviço descrito no item 2.3 para carga dry.		R\$ 1.918,00
2.8 Rompimento de lacre e inserção de novo lacre Por lacre. Compreende o serviço de retirada de lacre para abertura de contêiner e inclusão de novo lacre.		R\$ 63,00
2.9 Renomeação de navio ou porto – Exportação Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta e alteração no sistema. Esse item inclui contêiner não embarcado e mudança de destino / navio por solicitação do cliente ou de seu representante legal.		R\$ 315,00
2.10 Renomeação de navio ou porto – Importação Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta e alteração no sistema. Esse item inclui contêiner descarregado como transbordo e nacionalizado no terminal.		R\$ 520,00
2.11 Movimentação de liberação de DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro) e TAP's Por contêiner, valor adicional cobrado em todos os processos vinculados aos regimes de DTA e TAP's. A conversão do valor aduaneiro será realizada de acordo com a taxa de câmbio-venda da data da descarga/carga da unidade no terminal, disponível no site do Banco Central, no link: http://www4.bcb.gov.br/pec/taxas/port/ptavnpesq.asp?id=taxcotacao . Além da cobrança da segregação, haverá cobrança de armazenagem de contêiner de importação (conforme item 1.1 da tabela de preços e serviços e levante conforme item 2.1 da tabela).		R\$ 945,00



2.12 Cancelamento de Exportação e retirada do terminal. Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta. Para esse serviço não há período de carência para armazenagem.	R\$ 480,00
2.13 Segregação de DTC – Declaração de Trânsito de Contêiner Por contêiner, aplicado na recepção e entrega de contêiner no regime de DTC – Pátio. Além da cobrança da segregação, haverá cobrança dos demais serviços de importação (conforme item 1.1, 2.1 e 2.14 da tabela de preços e serviços).	R\$ 277,00
2.14 Pesagem de contêiner de Importação na saída do gate Considera-se para os contêineres de importação que são pesados nas balanças do gate no momento da retirada, incluindo ticket de pesagem.	R\$ 56,00
2.15 Pesagem de contêiner de Exportação na entrada do gate Considera-se para os contêineres de exportação que são pesados na balança do gate quando entram no terminal, incluindo ticket de pesagem.	R\$ 56,00

3	Contêineres Refrigerados	
3.1 Monitoramento e Fornecimento de Energia - 1º dia até o 14º dia / ao dia Referente ao consumo de energia elétrica e monitoramento por contêiner cheio por dia ou fração. A manutenção dos contêineres refrigerados e de seus equipamentos auxiliares é responsabilidade dos respectivos proprietários. Assim, eventuais prejuízos decorrentes de deficiências técnicas na manutenção dos mesmos são de exclusiva responsabilidade do exportador/importador.	R\$ 154,00	
3.2 Monitoramento e Fornecimento de Energia - 15º dia em diante/ ao dia Referente ao consumo de energia elétrica e monitoramento por contêiner cheio por dia ou fração. A manutenção dos contêineres refrigerados e de seus equipamentos auxiliares é responsabilidade dos respectivos proprietários. Assim, eventuais prejuízos decorrentes de deficiências técnicas na manutenção dos mesmos são de exclusiva responsabilidade do exportador/importador.	R\$ 198,00	
3.3 Posicionamentos para Vistoria Por contêiner, incluindo carregamento do contêiner na carreta, posicionamento e retorno para a área de armazenagem.	R\$ 554,00	
3.4 Inspeções física da mercadoria (Desunitização + Unitização) Para a execução desse serviço deverá ser solicitada também a prestação do serviço descrito no item 3.3.	R\$ 2.163,00	

4	Câmara Frigorífica/ Retroárea
4.1 Serviços de Câmara Frigorífica/Retroárea Os valores dos serviços de Câmara/retroárea deverão ser negociados previamente com o Departamento Comercial.	

5	Condições Especiais de Agendamento
5.1 Solicitação especial de agendamento de importação	R\$ 350,00

Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes
Avenida Portuária Vicente Coelho, nº1 - São Domingos - Navegantes - Santa Catarina - Brasil
Cep: 88370-904 - Fone: 55 (47) 2104.3300 - Fax: 55 (47) 2104.3301
www.portonave.com.br





Entrega de contêiner antes do horário de agendamento programado, incluindo remoções adicionais para disponibilidade de entrega de contêiner fora da programação. Serviço disponível mediante consulta e viabilidade operacional.	
5.2 Solicitação especial de agendamento de exportação Recebimento de contêiner antes do horário de agendamento programado. Serviço disponível mediante consulta e viabilidade operacional.	R\$ 145,00
5.3 Não comparecimentos no horário agendado - importação Não comparecimento de caminhão na janela programada.	R\$ 190,00
5.4 Não comparecimentos no horário agendado - exportação Não comparecimento de caminhão na janela programada.	R\$ 90,00
5.5 Entrega de contêiner com gate antecipado - exportação Entrega de contêiner antes da abertura de gate. Este serviço não exclui a cobrança da armazenagem conforme item 1.2 desta tabela.	R\$ 145,00

6	Recebimento de Contêiner e/ou documentos de exportação após o Deadline
6.1 Recebimento de Contêiner e/ou documentos de exportação após o Deadline. Esse serviço será realizado após aprovação do Armador.	R\$ 155,00

7	Utilização da carreta de contenção
7.1 Diária de carreta de contenção Por contêiner, referente à estadia de unidade com vazamento, que necessite ser armazenada em uma carreta especial para contenção.	R\$ 1.800,00
7.2 Utilização de carreta de contenção Cobrado por contêiner após o uso da carreta de contenção. ** Valores adicionais serão repassados de acordo com o tipo de ocorrência.	R\$ 2.400,00

8	Cargas Perigosas (IMO)
8.1 Será aplicado um adicional de 100% aos valores estabelecidos nesta tabela para cargas químicas, com classificação IMO, a título de risco.	Adicional 100%

9	Bagagem desacompanhada (Mudança)
9.1 Inspeção física da mercadoria (Desunitização + Unitização) Por contêiner. Para a execução desse serviço deverá ser solicitada também a realização do serviço descrito no item 2.3 para carga dry.	R\$ 6.400,00

Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes
Avenida Portuária Vicente Coelho, nº1 - São Domingos - Navegantes - Santa Catarina - Brasil
Cep: 88370-904 - Fone: 55 (47) 2104.3300 - Fax: 55 (47) 2104.3361
www.portonave.com.br





10	Outros Serviços
10.1 Etiquetagem Contempla a mão-de-obra para etiquetagem de cada item. A etiqueta deverá ser fornecida pelo cliente e entregue ao Setor de Vistorias no momento da solicitação do serviço, com a documentação necessária.	R\$ 1,80
10.2 Aluguel de Gavetas Contempla a utilização de gavetas para o arquivo de documentos.	R\$ 100,00
10.3 Emissão de Crachê Serviço de identificação, que deverá ser realizado anualmente.	R\$ 60,00
10.4 Cancelamento de nota fiscal emitida Valor cobrado para o cancelamento e correção de notas fiscais.	R\$ 65,00

11	Observações Gerais
11.1	As informações de deadline da carga e previsão de atracação do navio são de responsabilidade do armador, sendo assim, os possíveis custos decorrentes de atrasos dos navios não serão considerados de responsabilidade da Portonave e serão repassados ao cliente caso não haja manifestação contrária por parte do armador.
11.2	Os custos decorrentes de qualquer movimentação anterior ou posterior ao armazenamento da carga nas dependências da Portonave serão de responsabilidade exclusiva do cliente.
11.3	Estão incluídos nos preços estabelecidos nesta tabela os valores dos respectivos impostos sobre serviços, nas proporções e fórmulas de cálculos legais.
11.4	A PORTONAVE S/A – TERMINAIS PORTUÁRIOS DE NAVEGANTES (CNPJ 01.335.341/0001-80) é controladora da TECONNAVE – TERMINAIS DE CONTAINERES DE NAVEGANTES S/A (CNPJ 06.045.903/0001-75), motivo pelo qual os documentos podem ser emitidos por ambas as empresas, conforme o serviço prestado.
11.5	Para os casos em que as unidades estiverem vinculadas ao regime de DTC – Declaração de Trânsito de Contêiner, DTA – Declaração de Trânsito Aduaneiro e TAPs, os serviços serão cobrados conforme os valores descritos nesta tabela.
11.6	Para fins de atendimento da Portaria da Receita Federal do Brasil em Itajaí nº 69/2013, os contêineres de DTA fora da jurisdição, onde a receita exige a passagem pelo scanner, será realizada a cobrança do item 2.6 desta tabela.
11.7	Os clientes e usuários dos serviços prestados pela Portonave deverão observar rigorosamente o cumprimento das normas de legislação ambiental, normas de segurança de trabalho e relativas às cargas perigosas.
11.8	Os valores devidos à Portonave em razão do abandono ou perdimento de mercadorias e também de eventuais destruições serão cobrados dos responsáveis pela carga, de acordo com os dados inseridos no Siscomex Carga e documentação enviada via endereço eletrônico.
11.9	Os casos não contemplados nesta tabela serão objetos de análise e negociação entre as partes diretamente interessadas.
11.10	As eventuais faltas, danos e/ou avarias que forem constatadas após a saída do terminal, deverão ser comunicadas antes da abertura do contêiner para a vistoria em conjunto.
11.11	Para fins de atendimento da Portaria da Receita Federal do Brasil em Itajaí nº 69/2013, os contêineres Isotank deverão obrigatoriamente passar pelo scanner da Receita Federal. Este serviço será realizado de acordo com o horário de funcionamento do scanner. Obs.: Devem ser escaneados: na importação (saída do contêiner do terminal) e na exportação (entrada do contêiner no terminal). Esse procedimento será realizado de acordo com a instrução local da Receita Federal.

Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes
Avenida Portuária Vicente Coelho, nº1 - São Domingos - Navegantes - Santa Catarina - Brasil
Cep: 88370-904 - Fone: 55 (47) 2104.3300 - Fax: 55 (47) 2104.3301
www.portonave.com.br





11.12 Nos casos de re-exportação (quando o contêiner descarrega no terminal como importação e posteriormente é devolvido ao exterior, sem que tenha deixado o recinto) e unidades isotanks descarregadas como vazias, os valores de armazenagem serão cobrados de acordo com a tarifa mínima por contêiner de importação. Para os demais serviços, a cobrança será feita de acordo com os valores previstos nesta tabela.
11.13 Para a retirada das unidades de importação e entrega de unidades de exportação deverá ser utilizado o sistema online (Portal do Cliente) da Portonave para agendamento de horários com acesso pelo site www.portonave.com.br .
11.14 Em relação à inspeção física da mercadoria (reefer e dry) e bagagem desacompanhada (mudança), dependendo do conteúdo verificado, a Portonave poderá comunicar ao usuário a impossibilidade de prestar o serviço solicitado em razão da falta de condições técnicas para seu correto manuseio.
11.15 O serviço de desunitização/unitização será realizado exclusivamente para atendimento às solicitações dos órgãos anuentes e intervenientes (MAPA, ANVISA, RFB, Exército, Polícia Federal, IBAMA, Inmetro, etc.).
11.16 As solicitações de serviços deverão ser realizadas de acordo com o procedimento disponível no site www.portonave.com.br .
11.17 Os contêineres LCL de importação deverão ser removidos para liberação em zona secundária. A Portonave não presta serviço de desconsolidação de cargas.
11.18 Como parte das ações voltadas ao atendimento da nossa Política do Sistema de Gestão Integrado e alinhado com o perfil de contratação de serviço de clientes, a Portonave divulga e destaca os seus requisitos mínimos para prestação de serviço. Os requisitos estão disponíveis em www.portonave.com.br > Serviços > Procedimentos > Informativo para Clientes.
11.19 O cliente tem a possibilidade de retirar/depositar a carga sem a necessidade de pagamento adicional, não gerando as cobranças descritas nos itens 4.1, 4.2 e 4.5 desta tabela, desde que respeitados o prazo mínimo de agendamento (12 horas mínimas), a disponibilidade de janela e a abertura de gate (exportação).

Navegantes, 16 de Janeiro de 2014.